

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Одеська юридична академія»
Кафедра національної економіки
Кафедра господарського права та процесу

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

МАТЕРІАЛИ
III Всеукраїнської наукової конференції
студентів, аспірантів та молодих вчених

м. Одеса,
22-23 листопада 2013 року

Одеса
Фенікс
2013

ББК 65.9(4Укр)я43+67(4Укр)я43
УДК 338(477)(063)+340(477)(063)
Е 457

Організатори: Національний університет «Одеська юридична академія», кафедра національної економіки, кафедра господарського права та процесу.

Укладачі:

Котлубай Вячеслав Олексійович - кандидат економічних наук, доцент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»;

Хаймінова Юлія Володимирівна - кандидат економічних наук, доцент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»;

Примаченко Іван Федорович - кандидат економічних наук, доцент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»;

Романенко Катерина Михайлівна - кандидат економічних наук, доцент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»;

Редіна Євгенія Валентинівна - кандидат економічних наук, асистент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»;

Зятіна Діна Володимирівна – кандидат юридичних наук, доцент кафедри господарського права та процесу;

Пенчева Ганна Миколаївна – асистент кафедри господарського права та процесу.

Е 457 **Економіко-правовий розвиток сучасної України** : матер. III Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених (22-23 листопада 2013 р., м. Одеса) / за ред. д.е.н., проф. О. М. Кібік, д.ю.н., проф. О. П. Подцерковного ; Національн. ун-т «Одеська юридична академія» – Одеса : Фенікс, 2013. – 500 с.
ISBN 978-966-438-753-5

ББК 65.9(4Укр)я43+67(4Укр)я43
УДК 338(477)(063)+340(477)(063)

ISBN 978-966-438-753-5

© Національний університет
«Одеська юридична академія», 2013
© Оформлення ПП «Фенікс», 2013

ПРИВІТАЛЬНЕ СЛОВО

Шановні учасники III Всеукраїнської наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Економіко-правовий розвиток сучасної України»! Щиро вітаю вас з початком роботи конференції.

Метою конференції є наукове осмислення молодими науковцями актуальних проблем економіки та права, їх тісної взаємодії в умовах сучасного розвитку.

Співвідношення і взаємозв'язок права та економіки визначаються необхідністю створення правовими засобами умов для ефективного розвитку ринкової економіки. Економіка певним чином визначає, обумовлює потребу в появі, існуванні та зміні правових форм. У свою чергу, правова форма є способом існування, виразу, розвитку і перетворення економічного змісту. Право визначається економікою. З іншого боку право впливає на економіку, сприяючи розвитку економіки або гальмуючи її поступальний рух уперед. Це зумовлює необхідність активного дослідження взаємодії економічної і правової систем в умовах трансформації українського суспільства, розвитку ринкової економіки і демократії.

Розвиток сучасної України характеризується різними тенденціями у всіх сферах суспільного життя. Вони зумовлені внутрішніми і зовнішніми чинниками, серед яких суттєвими є інтеграційні та глобалізаційні впливи. Таким чином, існує нагальна потреба підвищення ролі права в забезпеченні стабільності та сталого зростання економіки України, що інтегрується у світову господарську систему. Вирішення основних завдань модернізації вітчизняної економіки є неможливим без ефективного використання правових інструментів і розробки нових підходів до реалізації регулятивного потенціалу права. Таким чином, взаємодія держави, права та економіки є складним, багатостороннім явищем, яке обумовлюють економічні, політичні, духовні, ідеологічні, етнічні та багато інших чинників.

Результати функціонування економічної системи держави значною мірою визначає ефективність функціонування морегосподарського комплексу України. Тому проблеми економіко-правового забезпечення підвищення рівня конкурентоспроможності морегосподарського комплексу як структуроутворюючого елемента економічної системи України є вкрай актуальними.

Під час роботи конференції на засіданнях двох секцій «Економічні засади розвитку морегосподарського комплексу України» та «Правові аспекти розвитку морегосподарського комплексу України» будуть апробовані наукові результати, отримані науковцями в процесі розробки науково-дослідної теми «Організаційно-правове забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського

комплексу України». Представлено понад 50 доповідей на актуальні теми, присвячені розвитку морегосподарського комплексу, якими є «До питання про систему органів управління морськими портами як складової морегосподарського комплексу», «До питання про договірне забезпечення утримання стратегічних об'єктів портової інфраструктури», «Окремі ризики реалізації концесійних проектів в морських портах», «Щодо правової природи обов'язкових постанов по порту», «Розвиток конкурентоспроможності портової діяльності в Україні», «Проблеми функціонування малих підприємств морегосподарського комплексу», «Чинники післякризового відновлення фрахтового ринку», «Створення логістичних центрів: іноземний досвід та перспективи України» тощо.

Вивчаючи матеріали конференції, можна відзначити, що студенти, аспіранти та молоді вчені з різних навчальних закладів різних міст України єдині в своєму прагненні удосконалення існуючої правової системи України та підвищення ефективності функціонування економіко-правових механізмів. Велика кількість доповідей присвячена економіко-правовим аспектам розвитку сучасної України, проблемам економіко-правового забезпечення підвищення рівня конкурентоспроможності морегосподарського комплексу як структуроутворюючого елемента економічної системи України, питанням інформаційного забезпечення економіко-правового розвитку. Ряд дослідників представили результати дослідження проблем економіко-правового напрямку англійською мовою.

Публікація матеріалів надасть можливість учасникам конференції представити до уваги широкої аудиторії результати наукових досліджень, здійснити певний внесок в процес удосконалення правових засад економічного розвитку сучасної України.

Участь у конференції дасть можливість розширити світогляд і коло наукових інтересів молодих учених, проявити творчість та підвищити рівень компетентності.

Своїми дослідженнями ви забезпечуєте гідне майбутнє нашої держави, її сталий соціально-економічний розвиток.

Бажаю наснаги, плідної роботи, втілення отриманих результатів у науковій діяльності й реалізації на практиці. Бажаю творчих перемог, успіхів у всіх починаннях, невичерпної енергії і нових відкриттів!

Сергій КІВАЛОВ,
доктор юридичних наук, професор,
академік НАПрН України,
Президент Національного університету
«Одеська юридична академія»,
народний депутат України.

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Фурман Ю. С.,
*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ В УКРАЇНІ

Проблеми економічного зростання особливо гостро постають перед людством у XX ст., але це не означає, що вони нікого не хвилювали раніше. Уперше про економічне зростання заговорили меркантилісти, а більш-менш предметно цю проблему поставив фізіократ Ф. Кене. Протягом останніх десятиліть однією з найважливіших довгострокових цілей економічної політики уряду будь-якої країни є стимулювання економічного зростання, підтримка його темпів на стабільному та оптимальному рівні. Усе це вимагає чіткого уявлення про економічне зростання, фактори його стимулювання і стримування.

Останні два роки економічного зростання в Україні виявилися дещо успішними завдяки економічній політиці: курсу уряду на заборону бартерних розрахунків та взаємозаліків, реформуванню сфери державних фінансів, змінам у податковій системі, грошово-кредитній та фінансово-валютній політиці, упорядкуванню енергетичної сфери. Увесь цей перелік чинників суттєво вплинув на позитивні економічні зрушення.

Те, чи закріпляться ці позитивні зрушення в економіці, чи стане тенденція до економічного зростання стабільною, багато в чому залежить від подальшої політики держави, від координованості зусиль влади. Законодавчі, організаційні заходи, спрямовані на поліпшення умов для розвитку виробництва повинні проводитись у взаємодії. Врешті, час уже відійти від практики вирішення окремих державних проблем ізольовано одна від одної. Так, прикладом неузгодженості та некерованості у сфері інвестиційної політики останніх років можна вважати наявність семи державних інституцій (Українська державна кредитно-інвестиційна компанія; Націо-

нальне агентство України з реконструкції та розвитку; Державний інвестиційно-кліринговий комітет; Палата незалежних експертів з питань інвестицій; Консультативна рада з питань іноземних інвестицій в Україну; Валютно-кредитна рада Кабінету Міністрів України; Координаційна рада з питань інвестиційно-клірингового співробітництва), на яких покладені обов'язки безпосереднього залучення іноземних інвестицій в Україну. Чи можна взагалі говорити про успіхи в цьому напрямку, коли країна, за міжнародними рейтингами, не займає місця навіть у першій сотні інвестиційно привабливих країн світу [2, С. 137-138].

Розвиток економіки України у майбутньому значною мірою залежить від розвитку економічної ситуації у світі. Таким чином, прогнозуючи розвиток української економіки, потрібно відштовхуватися саме від світових тенденцій.

Виділяють такі шляхи вирішення проблеми економічного зростання в Україні:

1. Створення регіональних центрів з інформаційної, фінансової підтримки малого бізнесу та його правового супроводження.

Одним з обов'язкових напрямків діяльності подібних центрів має стати допомога у підготовці управлінського персоналу для новостворених підприємницьких структур та їхнє правове супроводження протягом одного-двох років.

2. Активізація діяльності місцевих органів самоврядування на ринку запозичень — випуск облігацій місцевих позик, інших цінних паперів.

Актуальним для України є те, що зусилля місцевих органів управління можуть компенсувати чи послабити вплив недоліків загальнодержавного регулювання залучення інвестицій, загального несприятливого інвестиційного клімату, наступні заходи щодо поліпшення якого можуть відбуватися саме на рівні органів самоуправління.

3. Створення комунальних інвестиційних банків з напрямками діяльності — інвестування проектів розбудови економічної та соціальної інфраструктури. Такі проекти здатні здешевити вартість транспортних, комунікаційних послуг, вартості енергоресурсів і сприяти здешевленню продукції та послуг, які виробляються у підприємстві, інвестування проектів малого бізнесу, перспек-

тивних з економічної точки зору та таких, що розглядатимуться як пріоритетні завдання економічного розвитку регіонів [1, С. 47-49].

4. До активу можливостей місцевих органів управління можна віднести розробку програм з розвитку регіонів з визначенням пріоритетних галузей і підприємств та заходи стимулювання інвесторів. Така програма має враховувати науковий потенціал регіону, структуру промисловості, соціальну структуру населення регіону, його географічне становище.

За результатами створеної програми слід вести пошук інвесторів, розвиваючи зовнішні зв'язки регіону з іншими регіонами держави на рівні підприємств, фінансових компаній, регіональної влади, центральної влади; а також з регіонами та підприємствами інших країн.

Від взаєморозуміння та взаємодій двох рівнів влади — державної та місцевої — багато в чому залежить економічне майбутнє нашої країни [3, С. 188-197].

Таким чином, з урахуванням сучасного макроекономічного стану очевидна необхідність розроблення нового підходу до розв'язання проблем економічного зростання в Україні. Цей підхід повинен поєднувати у собі заходи грошово-кредитного регулювання і політику розвитку виробництва із залученням усіх можливих фінансових ресурсів.

Одним із найважливіших завдань, яке безпосередньо пов'язане з перспективами подальшого зростання, є інвестиційна підтримка галузей, котрі виробляють високотехнологічну продукцію. Світові прогнози виділяють такі найперспективніші інноваційні галузі: інформатика, сфера комунікацій і ресурсозбереження. Саме розвиток цих напрямів дасть змогу сформувати велику хвилю в економіці України на найближчі 50-60 років.

Література

1. Державне регулювання економіки: Навч. посібник / С. М. Чистов, А.Є. Никифоров, Т.Ф. Куценко та ін. — К.: КНЕУ, 2000. — 316 с.
2. Гладких Д. Державне регулювання економіки за допомогою ціноутворюючих факторів / Д. Гладких // Економіка України. — 2001. -№ 1. — С. 47-51.
3. Понеділко В. Критерій інтенсивного економічного зростання / В. Понеділко // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. — 2004. -№ 2. — С. 188-197.

Мазуренко О. В.,
*студент 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ В УКРАЇНІ

Економічне зростання є необхідною умовою вирішення більшості соціально-економічних проблем.

На сучасному етапі економічному зростанню в Україні заважає наявність проблем та труднощів, які мають як об'єктивний, так і суб'єктивний характер. До них можна віднести: залежність економічного зростання від експорту сировини; неефективна структура економіки країни; політична нестабільність; необхідність визначення обмеженого кола важливіших пріоритетів економічного та соціального розвитку; вимушена реалізація політики енергозбереження тощо. Останні два роки світова фінансова криза загострила внутрішні економічні проблеми країни [1].

В умовах обмежених обсягів бюджетних коштів, що характерно для країн в умовах сучасної фінансової кризи, вирішити всі проблеми, наявні в економіці, сфері соціального забезпечення та досягти розвитку практично неможливо. Саме тому нашій державі необхідно визначитися з обмеженим колом пріоритетів економічного та соціального розвитку. Незважаючи на те, що це питання достатньо часто підіймається і серед економістів, і серед політиків, кількість таких пріоритетів сягає десятків, самі пріоритети постійно змінюються залежно від того чи іншого уряду, тієї чи іншої політичної ситуації.

У результаті сьогодні існує понад 400 державних цільових програм, які мають приблизно однаковий рівень пріоритетності. Фінансування цих програм здійснюється у неповному обсягу, що не дозволяє досягти поставлених завдань.

Отже, слід здійснювати вибір пріоритетних завдань, які вимагають першочергової уваги, а також чітко сформулювати цілі та механізми реалізації, критерії досягнення результатів, принципи фінансового забезпечення [2].

Пріоритетним напрямком розвитку економіки України, на думку значної кількості економістів, є формування та ефективне функціонування в Україні інвестиційно-інноваційної моделі еко-

номічного зростання. Ця модель надасть можливість забезпечити стійке економічне зростання, збільшення експорту обробних галузей промисловості, переходу до технологій працевзбереження та енергозбереження, розвитку інтелектуального потенціалу країни. Тільки в цьому випадку економічне зростання буде мати якісно новий довгостроковий характер, націлений на підвищення рівня та якості життя населення. Але цей процес зіштовхується з низкою проблем, більшість яких є підпорядкованими до загальних проблем економічного зростання. Мова йде про відсутність достатніх власних коштів, недостатнє державне фінансування інноваційно-інвестиційних проектів, нерозвиненість інноваційної інфраструктури, проблеми законодавчого регулювання [3].

Для досягнення стійкого економічного зростання в Україні потрібно поєднати інвестиційну та інноваційну діяльність, оскільки інвестиційна діяльність не завжди передбачає інноваційну, а для стійкого інноваційного розвитку обов'язково потрібні інвестиції. У сфері інвестиційної політики треба зосередитись на забезпеченні інвестиційної активності національних суб'єктів у середині держави за рахунок внутрішніх джерел інвестування, створенні сприятливого інвестиційного клімату для іноземного капіталу, поклавши на державу функції гаранта стабільності інвестиційного клімату, а також запровадженні ефективного використання інвестиційних ресурсів. У сфері інноваційної політики державі необхідно запровадити сприятливу систему фінансово-кредитних і податкових інструментів для збільшення фінансування та розвитку науково-технічної сфери, інтелектуального потенціалу та розвитку підприємництва як одного з елементів національної інноваційної системи; прискорити розвиток і покращити функціонування інноваційної інфраструктури, розробити ефективну систему страхування інноваційних ризиків, створити заходи для вдосконалення захисту та використання інтелектуальної власності [4].

Необхідними є пришвидшена розбудова національної інноваційної системи на основі довгострокових технологічних прогнозів, посилення ролі держави в комерціалізації базисних інновацій, державне стимулювання інноваційної активності бізнесу, створення в країні першокласних університетів світового рівня тощо. Щоб реалізувати ці напрями інноваційного розвитку, необхідно за активної підтримки держави провести суттєві зміни господарського механізму національної економічної системи в цілому, у тому числі:

модернізувати матеріально-технічну базу виробництва, здійснити прогресивну структурну перебудову національної економіки з пріоритетом на створення і розбудову п'ятого і шостого технологічних укладів, забезпечити розвиток людського капіталу, створити потужну систему фінансування інноваційної діяльності.

Література

1. Давидов М. В. Шляхи організаційно-фінансового забезпечення інноваційного процесу на підприємствах України / М. В. Давидов // Актуальні проблеми економіки. — 2008. — № 4. — С. 130 — 134.
2. Станьковська І.М. Стратегічне управління конкурентоспроможністю підприємств в умовах економічного розвитку України / І. М. Станьковська // Управління розвитком. — 2007. — № 8. — С. 77 — 78.
3. Іваноньків О. О. Зарубіжний досвід розвитку економічних систем на інноваційній основі / О. О. Іваноньків // Актуальні проблеми економіки. — 2007. — № 12. — С. 23 — 29.
4. Сацик В. І. Якісне економічне зростання в Україні: сучасний стан і шляхи забезпечення / В. І. Сацик // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=485>.

Прокоф'єва О. В.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТАН ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Головним національним інтересом є сталий розвиток економіки та добробут громадян України. Забезпечення національних інтересів та економічної безпеки — найважливіші функції держави, реалізація яких покликана посилювати позиції в міжнародному співтоваристві.

Найгостріші проблеми сьогодення у сфері забезпечення національної безпеки взагалі і економічної зокрема були визначені у минулорічному Посиланні Президента України до Верховної Ради України. Серед них: суттєве посилення фінансової безпеки; досягнення реального економічного зростання та утворення ефективної системи соціального захисту населення; посилення працересурсної безпеки створення надійних гарантій техногенної, екологічної та технологічної безпеки; посилення енергетичної безпеки; поглиблення інтеграційних взаємовідносин; підвищення рівня кон-

курентоспроможності держави з урахуванням національних інтересів за всіма складовими зовнішньоекономічної політики.

Основне завдання держави в контексті забезпечення економічної безпеки — створення такого економічного, політичного та правового середовища й інституційної інфраструктури, які б стимулювали найбільш життєздатні підприємства, інвестиційні процеси, виробництво перспективних конкурентоспроможних товарів [1].

Нагальність зміцнення системи фінансової безпеки в Україні обумовлюється існуючими недоліками у фінансово-економічній сфері, а саме: розладом фінансів держави, місцевого самоврядування та приватних підприємницьких структур, що, зокрема, проявляється в недосконалості міжбюджетних відносин та дефіцитності бюджетів усіх рівнів; втратами внутрішньої та зовнішньої платоспроможності, яка загрожує банкрутством. В організаційному аспекті дедалі важливішою запорукою дотримання економічної безпеки України стає узгодженість взаємодії державного, комунального та приватного сегментів фінансової сфери національного господарства та забезпечення керованості кожного з них. Відтак досягнення позитивного впливу фінансового сектора на реальну економіку мусить передбачати пріоритетне спрямування фінансових потоків у розвиток тих галузей, які, по-перше, забезпечують економічне зростання за рахунок переважаючого використання відтворюваних ресурсів та наукоємних процесів, а по-друге, спроможні реалізувати сукупність притаманних економіці України об'єктивних конкурентних переваг [2].

Небезпеку в енергетиці обумовлює домінування енергоємних галузей економіки і нестача енергетичних ресурсів — енергетична криза. Хронічною до останнього часу залишається проблема стабільного забезпечення електростанцій паливом.

Основними напрямками впорядкування паливно-енергетичного комплексу повинні бути: стимулювання енергозбереження в країні, впорядкування роботи енергоринку. Він має працювати на ринкових засадах і загальноовизначених принципах конкуренції, розробка стратегії розвитку на перспективний період.

Загрозу стабільному, безпечному розвитку України останніми роками складає усталена негативна тенденція до погіршення стану трудового потенціалу країни. Серед чинників, що негативно впливають на стан трудового потенціалу слід відзначити погір-

шення природної бази формування робочої сили; зниження реальних доходів населення; поширення масштабів безробіття.

Серед заходів нормалізації демографічного відтворення населення та збереження демографічного потенціалу України можна визначити: підвищення розмірів допомоги сім'ям з дітьми; пільгове оподаткування батьків, що мають дітей, за прогресивною шкалою залежно від кількості дітей; надання пільгових кредитів на придбання житла молодим, перспективним щодо дітонародження сім'ям; створення безпечних умов праці. Матеріальною основою розв'язання більшості проблем, пов'язаних із соціальною сферою і працересурсною безпекою є заробітна плата. Підвищення заробітної плати як умова вирішення цілого комплексу соціально-економічних проблем має здійснюватися поетапно з одночасною реструктуризацією собівартості продукції і цін, зміною системи оподаткування, використанням механізму ресурсозбереження на виробництві, зростанням продуктивності праці [3].

Оцінка загального стану техногенно-екологічної безпеки є фундаментом, на якому будуються стратегія і тактика державної політики в галузі захисту населення і території України від надзвичайних ситуацій.

У критичному стані знаходиться житлово-комунальне господарство. Зношеність водопровідно-каналізаційних мереж, обладнання та устаткування цієї сфери є причиною хронічних аварій, внаслідок яких потерпають люди, завдається значна шкода довкіллю [4].

Основними заходами їх забезпечення є: запобігання виникненню надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру шляхом створення умов для ефективної діяльності систем життєзабезпечення населення в надзвичайних ситуаціях; розроблення комплексної схеми інженерно-технічного захисту територій та об'єктів; розвиток еколого-кризової медицини катастроф тощо.

Отже, сьогодні як ніколи загострюється надзвичайно важливе питання забезпечення економічної безпеки України, що є одним з найважливіших національних пріоритетів і вимагає посиленої уваги представників владних структур, громадських і політичних рухів, науковців, широких кіл громадськості. Забезпечення економічної безпеки є гарантом державної незалежності України, умовою її сталого розвитку та зростання добробуту громадян [5].

Література

1. Базилевич В. Д., Базилевич К. С. Ринкова економіка: Основні поняття і категорії: Навч. посіб. — К.: Знання, 2006. — 263 с.
2. Базилінська О. Я. Макроекономіка: Навч. посіб. — К.: ЦНЛ, 2005 — 442 с.
3. Предборський В. А. Економічна безпека держави: Монографія. — К.: Кондор, 2005. — 391 с.
4. Отрошко О. В. Основи економічної теорії: Макроекономічний аспект: Навч. посіб. — К.: Знання, 2006. — 222 с.
5. Круш П. В. Макроекономіка: Навч. посіб. — К.: ЦНЛ, 2005. — 400 с.

Єфремова А. С.,

*студентка 2-го курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

Розглядаючи розвиток країн, а саме стан розвитку в сфері економіки, в різних частинах світу можна дійти висновку, що ми знаходимося в різних умовах, але економіки та фінансові системи наших країн взаємопов'язані, адже глобалізація як сукупність явищ, підходів, заходів, методів перетворення ринків та країн на цілісну економічну, соціальну, політичну систему охопила весь світовий ринок. Її ефективне функціонування відбувається за умов визначення та узгодження спільних інтересів держав, внаслідок аналізу і обґрунтування пріоритетів формування та напрямів погодження економічних інтересів держав [1].

Основними рисами сучасного економічного стану України є:

- значна заборгованість держави, окремих галузей і підприємств зарубіжним країнам;
- відставання сектору економіки, який виробляє товари, від сектору економіки, який їх споживає;
- паливно-енергетична залежність від Росії;
- надмірний контроль економіки з боку українського уряду, що має ефект придушення того її сектору, що виробляє товар;
- криміналізація стосунків між державним установами і бізнесом, розподілення між кланами найприбутковіших секторів економіки України;
- «відірваність» України від світової економіки [2].

Вразливість економіки України до глобальних дисбалансів пояснюється тим, що сучасна економічна депресія є невід'ємною складовою кризи утвореного глобального світоустрою, західної цивілізації та міжцивілізаційних взаємодій.

Економічний розвиток України ускладнюється впливом світової фінансово-економічної кризи через зумовленість насамперед серйозними внутрішніми причинами, котрі виходять за межі фінансових проблем, які переросли в економічний спад виробництва, зростання безробіття, зниження рівня життя широких верств населення.

Говорячи про подальший економічний розвиток України, потрібно сказати, що світова економіка увійшла в небезпечну нову фазу, що вимагає виняткової пильності, координації та готовності до рішучих дій — мова йдеться про так званий «фінансовий апокаліпсис світу». Свій ефект дасть те, що прийнято називати глобалізацією, адже наша країна не стоїть осторонь від інших. Як тільки у інших держав виникнуть економічні проблеми через Сполучені Штати, вони різко скоротять покупки нашої продукції. До нас буде надходити менше коштів, почнуть скорочуватися виробництва, робочі місця, споживання тощо.

Аналізуючи прогнози більшості експертів, можна зробити висновки, що на світову економіку чекають вельми повільні темпи відновлення. МВФ в останньому огляді погіршив прогноз для світової економіки. Світова економічна депресія також не дає підстав очікувати у 2013 р. значного економічного ефекту від набуття Україною членства у локальних зонах вільної торгівлі — СНД та ЄС.

Досить велика ймовірність того, що найдинамічніше зростатиме зовнішній попит на вітчизняну продукцію сільського господарства та певних супутніх підгалузей (наприклад, засоби агрохімії). Тобто, в якості основного рушія зростання для економіки України слід розглядати внутрішній ринок на товари як споживчого, так і інвестиційного призначення, й саме стимулювання цього попиту мало б складати головний зміст державної політики зростання. Та водночас посилення ролі внутрішнього ринку неможливе без суттєвої структурної перебудови ключових галузей економіки, які сьогодні є не лише експортоорієнтованими, але й не адекватними до потреб внутрішнього ринку.

Тож, об'єктивно обумовленою тенденцією стане посилення мобілізаційних «мотивів» української економіки, що полягатимуть

в цілеспрямованій державній політиці з консолідації фінансових ресурсів та переспрямування їх на цілі розвитку шляхом здійснення прямих бюджетних інвестицій; заохочення інвестиційної діяльності, насамперед — великого бізнесу; консолідації розпорошеного фінансового потенціалу — коштів населення, дрібного бізнесу; раціоналізації використання активів комерційних банків; «перезавантаження» експортного чинника через оволодіння новими важелями конкурентоспроможності на нових ринках.

Вищесказане дозволяє зробити висновок, що необхідною умовою подолання наслідків економічної депресії і стабілізації економічного розвитку України є розробка стратегії модернізації з чітким висвітленням цілей і способів їх досягнення.

Тож, головним завданням поточного періоду є надання керівності економічним реформам та створення соціально-орієнтованої ринкової економіки на базі відродження та прискореного розвитку перспективних секторів власного вітчизняного виробництва, моделювання його за критерієм оцінки приросту економічного ефекту [3].

Література

1. Геоекономічні сценарії розвитку і Україна : монографія / М. З. Згуровський [та ін.]; ред. А. С. Філіпенко. — К. : Академія, 2010. — 323 с.
2. Сучасний стан економічного розвитку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://union-qr.com.ua/suchasniy-stan-ekonomichnogo-rozvitku.html>.
3. Сучасні проблеми економічного розвитку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://buklib.net/books/22538/>.

Гольонко К. В.,

*студентки 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ХАРАКТЕРИСТИКА СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Конституція України визначає нашу державу, як «соціальну», що свідчить про наявність у держави зобов'язань відносно пріоритетів соціально-економічного розвитку. Відносно невеликий термін розвитку України, як самостійної держави, не дозволив сформувати високоефективну політичну та економічну системи.

Складність та взаємопов'язаність соціально-економічних проблем, особливо соціальних, сформували нагальну потребу реформування економічної системи держави.

Аналізуючи стан та перспективи розвитку соціально-економічної системи України, можна визначити таке співвідношення цілей та засобів економічного розвитку:

1. Розбудова сучасної, конкурентоспроможної держави, основними характеристиками якої мають бути верховенство права і розвинута правова культура, збалансована представницька демократія, сильне самоврядування, дисциплінований і мобільний державний менеджмент.

2. Гуманізація розвитку, що означає збільшення соціальних інвестицій у людський капітал, формування сучасної інфраструктури життєзабезпечення. Так, пріоритетами реформування було визначено модернізацію систем освіти та охорони здоров'я, підвищення соціальних стандартів, становлення культури творчого використання вільного часу та розвиток культурних індустрій.

3. Запровадження прогресивної моделі розвитку, яка поєднує тактику реформаційних змін із стратегічними орієнтирами та пріоритетами соціально-економічного розвитку з метою забезпечення ефекту «безперервної модернізації» [1].

Вирішенню цих глобальних завдань перешкоджає ряд факторів, які мають ознаки недоліків стратегії бачення перспектив розвитку держави.

Найгострішою проблемою соціальної політики України залишається нераціональне використання коштів, які виділяються на соціальні потреби. Модернізація соціальної політики держави здійснюється дуже повільно. Зростання обсягів державного фінансування не супроводжується відповідними змінами в системі управління, організації та у механізмах надання соціальної допомоги та послуг. Аналіз інвестицій держави у соціальну сферу свідчить про те, що результативність цих інвестицій малоефективна.

За даними державної служби статистики видатки бюджету на соціальне забезпечення з 2000 р. по 2011 р. України зросли з 3,5 % до 8,7 %; частка бідного населення навпаки зменшилась з 26,4 % до 24 %.

Україна обрала не зовсім обґрунтовану модель розвитку: з одного боку держава вкладає значні кошти у соціальну сферу; з

другого — ці витрати не вирішують проблем соціального захисту населення, а іноді посилюють їх.

В. Геєць критично оцінює обрану модель розвитку соціально-економічної системи України:

- стимулювання платоспроможного попиту населення через бюджет і адекватна реакція бізнесу на підвищення доходів населення формує відповідні макроекономічні характеристики економічної системи: споживче зростання ВВП і доходів бюджету;

- така модель розвитку не стимулює інвестиції в економіці, а стимулює платоспроможний попит населення. Звідси — низькі темпи зростання робочих місць, незайнятість населення та вимушена «робоча» еміграція в пошуках роботи;

- постійні політичні коливання не дозволяють принципово змінити структуру економіки та інші негативи.

Соціальна модель економіки повинна бути реформована, оскільки в умовах України є малоефективною. Економісти вважають, що соціальна модель має бути синтезована з елементами ліберальної моделі на засадах заохочення діяльності громадських і благодійних організацій по напрямках здійснення соціальних проєктів. В основі такої реформованої моделі має лежати ідея партнерства між державою, приватним сектором, громадськими та благодійними організаціями, а також фондами сприяння розвитку й захисту людини. Відповідно, значна частина соціальних послуг надаватиметься через недержавні організації та фонди.

У сфері економіки держава повинна виявляти управлінську активність, регулюючи не лише макроекономічні процеси, а й процеси розподілу національного доходу, приватизації. Особлива увага має бути надана стимулюванню розвитку малого та середнього бізнесу [2].

Теоретичні засади побудови політичної і економічної системи України базувались на світовій економічній теорії ХХ ст. На початку ХХІ ст. у світовій економіці і політиці відбулись значні зміни. І, як самостійна держава, яка визначає державу, як соціальну, Україна повинна реформуватись і в політиці і в економіці відповідно до світових тенденцій.

Можна зробити висновок, що ідеологія соціальної держави покладена в основу конституційного ладу України. Відомі економісти та політичні сили згодні з тим, що функціонування соціальної держави треба вдосконалювати: розширювати гарантії та

оптимізувати соціальні виплати. Розбіжності викликають тільки способи та засоби досягнення цілей. Це виявляється у проблемі вибору сучасної моделі, розробці та реалізації ефективної соціально-економічної стратегії. Саме синтез ліберальної моделі соціально-економічного розвитку та соціально орієнтованої економіки є оптимальним стратегічним рішенням для успішного подальшого соціально-економічного розвитку України в сучасних умовах.

Література

1. Послання Президента України до Верховної Ради України від 7.04.2011 року: «Модернізація України — наш стратегічний вибір» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Poslannya_sborka.pdf.
2. Новак А. Я. Як підняти українську економіку [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mnk.org.ua/uploads/media/Novak-Yak_Pidnyaty_Ukr_Ekonomiku.pdf.
3. Роль ідеології в розвитку сучасних держав [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.refine.org.ua/pageid-5751-1.html>.

Давидюк Д. О.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА ЯК ЧИННИК ДЕСТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ УКРАЇНИ

На сьогоднішній день поширення тіньової економіки поряд із макроекономічною розбалансованістю та обмеженістю ресурсів визнані Всесвітнім економічним форумом (ВЕФ) ключовими глобальними ризиками майбутнього [1]. Ці ризики тісно пов'язані з незаконною торгівлею, організованою злочинністю та корупцією. До передумов збільшення масштабів нелегальної економічної діяльності експертами ВЕФ віднесено також неспроможність глобального управління, об'єднаний зв'язками світ та економічну нерівність.

Економічна нерівність розглядається як чинник формування сприятливого середовища для тіньового обігу товарів і, як наслідок, тінізації міжнародних торговельних потоків [2]. Економічні, соціальні негаразди, хиби в тактиці й темпах проведення економічних і політичних реформ, починаючи з незалежності і по сьогодні

нішній день, недосконалість чинного законодавства, брак вільної економічної конкуренції, протистояння різних гілок влади призвели до розростання тіньового сектору в економіці України.

У державі спостерігається стала тенденція незаконного заволодіння та нецільового використання бюджетних коштів; укладання державними установами та організаціями завідомо збиткових угод з комерційними структурами, у тому числі фіктивними; неприховане розкрадання коштів бюджету, зокрема при проведенні тендерних торгів із закупівлі товарів та послуг; застосовуються механізми привласнення великих обсягів бюджетних коштів за рахунок незаконного повернення ПДВ, що тісно пов'язано із зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання. Має місце значна криміналізація експортно-імпортних операцій, в тому числі контрабандна діяльність.

Варто відзначити, що тінізація тією чи іншою мірою є в будь-якій країні, що об'єктивно зумовлено природою бюрократичного апарату, який не може існувати поза корупцією. Але істотно різниться його міра. Якщо в розвинутих країнах обсяг тіньових відносин не перевищує в середньому 10 %, то в Україні у 2012 р. він становив 45 %. За даними цього річного дослідження німецького центру Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung (IAW) сучасний рівень тіньового процесу в українському суспільстві перевищує рівень визнаних європейських лідерів — Грецію (тіньовий товарообіг у Греції становить 24,8 % від сукупної продуктивності економіки), Італію (21,6 %) та Португалію (19,4 %).

Обсяг тіньового сектора економіки України перевищує критичний — таким вважають рівень у 25-30 % ВВП, «нормальний» рівень — 10-15 %. Особливістю тіньового сектора економіки України є те, що він охоплює і легальні види діяльності, доходи з яких виводяться з-під оподаткування, а утворюються, наприклад, за рахунок приписок, оплати зайвих обсягів робіт, завищення вартості використаних матеріалів та їх кількості, привласнення бюджетних коштів, державного майна, внаслідок прихованої зайнятості.

Внаслідок таких дій, за різними експертними оцінками, ще за перші 10 років незалежності з України було вивезено від 20 до 50 млрд. доларів США, які здебільшого осіли в офшорних зонах. Окрім того, на даний момент велика частина грошей в Україні перебуває поза банківським контролем, що створює передумови їх тінізації і в подальшому негативно відображається на економіці.

За окремими експертними оцінками, щороку «в тіні» виплачується понад 25 млрд. грн. [3].

Таким чином, з одного боку, в тіньовому секторі економіки України, а з другого — за її межами, перебувають значні капітали, які здатні істотно наростити рівень легальної капіталізації економіки України, а отже, стати важелем подальших якісних змін в економіці країни та забезпечені стабільних темпів зростання. Звідси випливає важливе завдання — максимально залучити капітали й доходи некримінального походження до легального сектора економіки.

На сьогоднішній день для подолання тіньового сектору держава має якнайшвидше створити умови для розвитку підприємництва (особливо малого та середнього бізнесу), усунення обмежень щодо нього. Іншим важливим напрямком є стимулювання виробничої діяльності, відновлення і забезпечення ефективного функціонування виробничого потенціалу на основі національних і зарубіжних інвестиційних ресурсів. Серед довгострокових завдань щодо обмеження тіньового сектору економіки слід відмітити розробку цілісної системи державних, регіональних і галузевих програм, дія яких спиратиметься на безумовне виконання Законів України.

На даному етапі ринкових перетворень необхідно вжити заходів щодо поліпшення інвестиційного клімату, в тому числі встановлення податкових пільг, страхування інвестиційних ресурсів і надання державних гарантій. Повинна бути забезпечена прозорість і відкритість діяльності державних органів регулювання економіки, для чого необхідно посилити контроль і встановити персональну відповідальність за перевищення повноважень, посадових зловживань і бюрократичних зволікань [4].

Всі ці заходи вимагають вдосконалення організаційно-правової бази та постійного контролю.

Література

1. Global Risks Report 2011 Sixth Edition. An initiative of the Risk Response Network. January 2011/ World Economic Forum [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://riskreport.weforum.org/global-risks-2011.pdf>.
2. Тіньова економіка в Україні: масштаби та напрямки подолання. — К.: НІСД, 2011. — 31 с.
3. Сіденко В., Барановський О. Проблеми власності та легалізації капіталів і доходів в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

http://gazeta.dt.ua/POLITICS/problemi_vlasnosti_ta_legalizatsiyi_kapitaliv_i_dohodiv_v_ukrayini.html.

4. Сташенко І.Б. Методи оцінки масштабів тіньової підприємницької діяльності в регіонах // Матеріали Міжвузівської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених «Сучасні проблеми і перспективи розвитку підприємництва в регіоні», м. Вінниця, 12 квітня 2006 р. — Вінниця.: ВТЕІ, 2006. — 549 с.

Улізько І.С.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

НАСЛІДКИ ПІДПИСАННЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

Сьогодні Україна знаходиться на етапі підписання Угоди про асоціацію з ЄС. Ця угода не лише фіксує особливі взаємовідносини України та ЄС, але й відкриває перспективи для України стати складовою частиною європейського політичного, економічного і культурного простору. Угода про асоціацію (УА) між Україною та ЄС — це об'ємний та складний документ, загальний обсяг якого складає 2000 сторінок англійською мовою. Економічні аспекти Угоди містяться в Розділі IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та Розділі V «Економічне і галузеве співробітництво».

Необхідно визначити негативні та позитивні наслідки після підписання Угоди про асоціацію України з ЄС, виокремлення можливих заходів співпраці України з ЄС в макроекономічній сфері, розвиток економічної сфери та конкурентоздатність підприємств, прогнозуванні якісних результатів розробки та впровадження угоди для різних груп інтересів.

До позитивних наслідків євроінтеграції слід віднести наступні.

1. Підвищення економічних показників України до європейських стандартів, створення в країні розвинутого ринку, закріплення тенденцій до економічного зростання, вдосконалення законодавства, розбудова демократичного суспільства, як неодмінної умови вступу України до ЄС, вже саме по собі принесли Україні певні економічні переваги. Прагнення приєднатися до ЄС стимулює керівництво нашої держави досягти бажаних результатів та гарантувати економічну стабільність та зростання добробуту. Проведення збалансованої та довгострокової економічної політики ЄС

ґрунтується на ринковій економіці та впливає із прагнення країн-членів створити вільний економічний простір без внутрішніх кордонів та митних бар'єрів, введення спільної валюти, запровадження ефективних механізмів регулювання товарів і послуг [1].

2. Перебування України в ЄС, де діє ринкова економіка з високим рівнем конкурентоздатності, стане стимулюючим фактором для макроекономічної стабільності. Україна отримає великі переваги від запровадження єдиної валюти, що, згідно домінуючих оцінок та очікувань, матиме важливі довготривалі позитивні наслідки. Можна очікувати на додаткове спрямування капіталів, які знаходяться в обігу, із монетарного ринку до реального сектора. Лише однією зі складових такої тенденції мало б постати те, що з'явиться можливість знизити ставку банківського відсотка, а таким чином — забезпечити додатковий приплив коштів до сфери виробництва.

3. Економічний потенціал ЄС та динаміка його розвитку дають можливість дійти висновку про те, що Європейський Союз являє собою великий ринок збуту виробів та джерело задоволення потреб України в найрізноманітніших споживчих та інвестиційних товарах. Торгівля з ЄС є важливим джерелом надходження вільно конвертованої валюти, дозволяє обмежувати бартер, масштаби якого сьогодні загрожують економічній безпеці країни [2].

Щодо негативних наслідків вступу до ЄС то необхідно виділити наступне. По-перше, при вступі до ЄС, зокрема з урахуванням членства в СОТ окремі вітчизняні виробники можуть виявитися не готовими до жорсткої міжнародної конкуренції. Україна має сьогодні невисокий, за міжнародними критеріями, потенціал конкурентоспроможності.

По-друге, високі соціальні гарантії, які Україна змушена буде надавати в умовах економічного відставання від більш розвинутих країн ЄС, неминуче позбавлять українську економіку переваг щодо дешевої робочої сили. Це може загальмувати розвиток вітчизняного підприємництва.

По-третє, запровадження єдиної валюти — євро — не дозволить застосовувати такий механізм компенсації своєї неконкурентоспроможності як девальвація валюти, що буде перешкодою до стимулювання експорту країни.

Зростання іноземних інвестицій у вітчизняну економіку, крім зазначених вище позитивних моментів, може мати й суттєві недо-

ліки, оскільки власниками основних засобів виробництва будуть не українські, а іноземні підприємці [3].

Незважаючи на кризу, Європейський Союз продовжує залишатися одним з найуспішніших економічних та політичних проєктів. Йдеться про умови ведення бізнесу, значний інвестиційний потенціал, високі технології та конкурентоздатність продукції європейських виробників. Європа йшла до цього моменту не одне десятиріччя.

Так, це буде боротьба за економічне виживання, можливо навіть природний відбір для окремих сегментів галузей економіки, але боротьба, від якої виграє громадянин України, її економіка та зрештою держава. Для найбільш чутливих сегментів економіки країни будуть передбачені певні перехідні періоди та сприятливі адаптаційні умови, які дозволять запобігти шокowym явищам.

Звичайно, перші роки адаптації до умов поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі будуть непростими. У цьому немає нічого дивного, адже системні перетворення завжди призводять до короткострокових втрат. Водночас, сам факт підписання Угоди про асоціацію з Україною значно підвищить інвестиційну привабливість та приток прямих іноземних інвестицій, що дозволить урівноважити від'ємний торговельний баланс з ЄС.

Література

1. Бурда І. Макроекономіка: Європейський конспект / І. Бурда, М. Виполош — К.: Основи, 2011. — 45 с.
2. Мовчан В. Торговельна політика України: перспективи та пріоритети інтеграції / В. Мовчан // Світовий банк. — К. — 2012. — 78 с.
3. Єлісєєв К. Українська національна ідея: реалії та перспективи розвитку / К. Єлісєєв // Журнал «Народный Депутат» — № 9. — 2013. — 93 с.

Голютяк А. Р.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПЕРСПЕКТИВИ ВСТУПУ УКРАЇНИ ДО ЄВРОСОЮЗУ

Не один рік в Україні тривають дискусії щодо її цивілізаційного та інтеграційного вибору. Цю проблему наша країна, на відміну від інших постсоціалістичних держав, розв'язує по-особливому. Після створення СНД (1991 р.) та набуття в ній асоційованого

членства Україна у 1994 р. підписала угоду про партнерство та співробітництво з Європейським Союзом. Такий полярний рух України — «з поглядом на Захід і з оглядкою на Схід» — триває вже близько 20 років. Наразі ситуація так і не прояснилася. Нині Україна хоче підписати Угоду про асоціацію з ЄС і водночас веде переговори про співпрацю з Митним союзом [1].

Більшість українців є прибічниками вступу до ЄС, оскільки вважають, що саме це «відкриє вікно у Європу». Упродовж десятиліть українці шукають кращої долі закордоном. Природно, що наших співгромадян ваблять вищі стандарти життя, свобода переміщення між країнами, можливість знайти кращу роботу на одному з найбільших в світі ринків праці.

Згідно з програми деяких українських депутатів, Асоціація з ЄС вже у перший рік дасть Україні можливість збільшити поставки товарів за кордон на 10 млрд. доларів США. Євроінтеграція допоможе диверсифікувати українську зовнішню торгівлю, скоротивши ризики для економіки. Після створення асоціації з Європейським Союзом слід очікувати помітного зростання експорту з України не лише у країни ЄС, але і на інші зовнішні ринки. Згідно прогнозів зарубіжних експертів компанії ECORYS та центру CEPIS, згідно з яким, після вступу в ЄС Україна зможе збільшити експорт до Євросоюзу за багатьма товарними групами. Насамперед, мова йде про продукцію важкої та електронної промисловості — на 2,6-7,4 %, чорних металах та виробках з них — на 2,6-6,8 % (в минулому році це була найбільша група українського експорту в Євросоюз).

Також експерти сходяться на думці, що Євроінтеграція допоможе диверсифікувати українську зовнішню торгівлю, скоротивши ризики для економіки. Це дозволить, за підрахунками Київської школи економіки (KSE), наростити частку високотехнологічних товарів у загальній структурі експорту до 28-29 %. При цьому вже в перший рік українські експортери зможуть поставити на зовнішній ринок на 9-10 млрд. дол. США більше товарів порівняно з існуючим режимом торгівлі [2].

Водночас із боку Росії за останні роки Україна відчула найбільш наполегливе намагання втягнути її до інтеграційних утворень — Митного союзу. Але Європейська комісія заявила, що зближення України з Митним союзом і Угода про асоціацію України — ЄС є несумісними [3].

На думку деяких депутатів ВРУ, Україна може стати спочатку членом Митного союзу, а потім підписати Угоду про зону вільної торгівлі з ЄС [4].

На нашу думку пріоритетним є вступ України в ЄС, оскільки перевага полягає у можливості виходу нашої держави на один рівень з провідними країнами Європи та прийняття її до співдружності вільних, розвинутих в економічному та політичному плані держав.

По перше: ЄС — це розвиток економіки. Вступ України до Євросоюзу дозволить нам приєднатися до одного з відкритих світових ринків, більшого ніж ринки США та Японії. ЄС — це єдиний гармонізований ринок з майже 500 млн. користувачами та 30 млн. фірм і компаній, що виробляють та користуються товарами за єдиними правилами та стандартами. Рівноправне членство в ЄС дозволить українським виробникам вільно вести торгові операції на європейському ринку та змусить їх до підвищення якості товарів, для забезпечення їхньої конкурентоздатності.

По друге: ЄС — це висока якість життя. Середній рівень та якість життя в країнах ЄС в рази перевищує показники України. Вступ України до Євросоюзу дозволить долучитися до його економічних і соціальних програм, отримати доступ до європейської системи освіти, охорони здоров'я.

По-третє: ЄС — це права людини. Ефективний і доступний судовий захист, високі і надійні конституційні гарантії прав і свобод людини та громадянина.

По-четверте: ЄС — це демократія. Високий рівень розвитку демократичних інститутів в країні — один із основоположних критеріїв для вступу нових членів до ЄС. Обравши курс на європейську інтеграцію, наша держава має докласти значних зусиль аби українські громадяни відчували переваги демократії європейського зразка.

По-п'яте: ЄС — це енергетична безпека. У сучасних умовах жодна європейська країна не в змозі одноосібно забезпечити свою енергетичну безпеку. Рухаючись по дорозі до вступу в ЄС наша держава намагається отримати підтримку та відстоювання своїх енергетичних інтересів з боку провідних країни Європи.

По-шосте: ЄС — це вільні подорожі. Після вступу до Євросоюзу перед громадянами країни-новачка відкривається велика кількість європейських кордонів та з'являється унікальна можливість

вільно, без перешкод та принизливих «візових контролів» пересуватися Європою.

Література

1. Україна і Митний союз: проблеми інтеграції [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://gazeta.dt.ua/internal/>.
2. Євроінтеграція допоможе диверсифікувати українську зовнішню торгівлю, скоротивши ризики для економіки [Електронні ресурси]. — Режим доступу: <http://dt.ua/politika/>.
3. Вступ України до Митного союзу несумісний з євроінтеграцією [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ipress.ua>.
4. Чечетов замахнувся об'єднати Європейський союз із Митним [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://tsn.ua/politika/>.

Кобрусєва В. О.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄС

Європейська інтеграція і членство в Європейському Союзі є стратегічною метою України — це є найкращим способом реалізації національних інтересів, побудови економічно розвинутої і демократичної держави, зміцнення позицій у світовій системі міжнародних відносин.

Інтеграція України в ЄС має свої переваги і для України, і для Європейського Союзу. Для нашої держави важливого значення набувають як процес її послідовного наближення до ЄС, так і стратегічний результат цього процесу — повноправне членство в ЄС.

Політичні переваги інтеграції України в ЄС пов'язані зі створенням надійних механізмів політичної стабільності, демократії та безпеки. Зближення з ЄС є гарантією, а виконання його вимог — інструментом розбудови демократичних інституцій в Україні. Крім того, членство в ЄС відкриє шлях до колективних структур спільної безпеки Євросоюзу, забезпечить ефективнішу координацію дій з європейськими державами у сфері контролю за експортом і нерозповсюдження зброї масового знищення, дозволить активізувати співробітництво у боротьбі з організованою злочинністю, контрабандою, нелегальною міграцією, наркобізнесом тощо [1].

Євроінтеграція сприятиме зростанню продуктивності економіки та темпів технологічної модернізації під впливом конкуренції на єдиному європейському ринку та забезпеченню вільного доступу до новітніх технологій, капіталу, інформації; підвищенню кваліфікації робочої сили за умов їх вільного руху в межах єдиного ринку; створенню більш сприятливого інвестиційного середовища; істотному зростанню обсягів торгівлі на ринку ЄС; підвищенню якості регулятивних інститутів у бюджетній, банківській, фінансовій сферах та корпоративному управлінні. Економічна інтеграція також надасть можливість використовувати фонди регіонального розвитку ЄС для прискорення виходу на вищий рівень економічного розвитку, властивий більш розвиненим країнам Євросоюзу [2].

Соціальні переваги членства в ЄС пов'язані з наявними тут високим рівнем соціальних стандартів і розвитку гуманітарної сфери, ефективним захистом прав працівників, розвинутою системою охорони довкілля. Наслідком інтеграції України в ЄС стануть суттєві зміни в забезпеченні права на вільне працевлаштування, адекватної оплати та безпеки праці, гарантій соціального забезпечення, належних умов життя громадян, охорони здоров'я, освіти, культури, соціального захисту і соціального страхування відповідно до європейських стандартів.

На нашу думку, розглядаючи, наприклад, торговельно-економічну сферу, можна виділити наступні переваги (в довготерміновій перспективі): розширений Євросоюз може стати найбільш значним ринком збуту українських товарів та джерелом українського імпорту і стати для України головним торговельним партнером; поліпшаться умови доступу українських експортерів на окремі товарні ринки нових членів ЄС внаслідок переважного зниження рівня тарифного захисту і підвищення рівня конкурентного середовища в країнах-кандидатах; запровадження в країнах-кандидатах інститутів ринкового регулювання ЄС має призвести до певного скорочення обсягів контрабандних торгових операцій та інших форм тіньових операцій, що матиме позитивний вплив на державний бюджет України.

Проте, там де є плюси, завжди є і свої мінуси. Отже, можна зазначити що недоліками інтеграції України до ЄС у короткотерміновій перспективі можуть бути: перехід нових держав-членів до єдиного митного тарифу ЄС та збільшення рівня тарифного захисту щодо низки товарів українського експорту; позбавлення нових

держав — членів ЄС можливості самостійно регулювати свій торговельний режим щодо України; можлива втрата українськими експортерами традиційних ринків збуту в нових країнах-членах ЄС внаслідок розширення сфери застосування антидемпінгових заходів щодо України; скорочення обсягів традиційного українського експорту до ЄС внаслідок часткової переорієнтації товаропотоків між нинішніми та новими членами ЄС.

Говорячи про фактори, що гальмують рух України до Європи виділимо низку таких внутрішніх проблем.

По-перше, це повільність у проведенні економічних реформ, відсутність помітних результатів внутрішніх соціально-економічних трансформацій. Без цього вступ до ЄС буде залишатися недосяжною мрією.

По-друге, тривогу викликає високий рівень корупції та економічної злочинності.

По-третє, відсутність консенсусу стосовно європейського вибору як серед населення, так і на рівні державних інституцій.

По-п'яте, явний дефіцит досвідчених фахівців з євроінтеграції, насамперед, серед політичної еліти і державних службовців України.

Проаналізувавши можливі позитивні та негативні наслідки вступу України до ЄС, на нашу думку, для України — це шлях модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, створення нових робочих місць, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного товаровиробника, вихід на світові ринки, насамперед на ринок ЄС.

І для того, щоб інтегруватись у ЄС Україні необхідно суттєво змінити процес реалізації економічної та фінансової політики. Потрібно фактично відмовитися від протекціоністських заходів у сфері експортно-імпортних операцій, легалізувати тіньову економіку, дотримуватись вимог щодо захисту прав людини. Також, чи не найбільші зміни мають відбутися на фінансовому ринку. Треба змінити інструментарій регулювання валютного ринку та створити умови для злиття нашого фінансового ринку з глобалізованим світовим. На практиці це може докорінно змінити ринок фінансових послуг у країні й особливо — банківську систему.

І навіть, беручи до уваги позицію різних шарів і соціальних груп населення України, можна сказати, що більшість населення, а саме 53 %, виступає за приєднання до Європейського Союзу.

Адже є зрозумілим, що головною перевагою вступу України в ЄС є можливість виходу нашої держави на один рівень з провідними країнами Європи та прийняття її до співдружності вільних, розвинутих в економічному та політичному плані держав, що може бути майбутнім для нашої України.

Література

1. Сіденко В. Розширення Європейського союзу на схід: наслідки для України / Сіденко В. // Національна безпека та оборона. — 2009. — № 9. — С. 25-29.
2. Сльозко О. Європейський вибір України в контексті інтеграції в ЄС / Сльозко О. // Україна у світовому економічному просторі / Ін-т економіки упр. та госп. права. — К.: Таксон. — 2008. — С. 63-81.

Александрова С. М.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТАН БОРГОВОЇ ЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ ВІД МВФ

3 червня 1992 р. Україна набула членства у Міжнародному валютному фонді (далі — МВФ). Квота (членські внески) становить 1372 млн. СДР (майже 1929 млн. дол. США). Специфіка відносин між Україною та МВФ проявляється в тому, що поряд з дешевими кредитами виставляється перелік вимог, які повинна виконати країна-позичальник для отримання коштів [1].

Актуальність даної теми полягає в тому, що у взаємовідносинах України з МВФ є не лише позитивні а й негативні аспекти, аналізуючи які можна запропонувати можливі шляхи їх вирішення та відновлення економіки країни.

Негативне ставлення до кредитів МВФ полягає по-перше, в забезпеченні гарантій повернення коштів, що позичаються, по-друге, в створенні комфортних умов для роботи транснаціональних компаній.

Радник Президента України А. Гальчинський наголошував на необхідності здійснення «принципових змін у статусі МВФ, який з моменту свого заснування де-факто перетворився в інструмент забезпечення в системі міжнародних валютних відносин провідної ролі долара». А також він наголошує, що неадекватний інструментарій МВФ не тільки руйнує економіку, але й залишає за собою

стійку негативну суто монетаристську, тобто грошово-фінансову спадщину, посилює та відтворює кризові явища [2].

Протягом співробітництва України з МВФ можна виділити чотири етапи: Перший етап тривав з 1994 по 1995 р.р. У цей період Україні було надано фінансову допомогу у вигляді системної трансформаційної позики (STF) на суму 498,7 млн. СПЗ або 763,1 млн. дол. США для підтримки платіжного балансу України, але через невиконання Україною ряду умов програму було завершено завчасно.

Протягом другого етапу (1995-1998 р.р.) Україна отримала від МВФ кредити на загальну суму 1318,2 млн. СПЗ (1935 млн. дол. США.) за трьома річними програмами «Stand-By». Метою цих кредитів була підтримка курсу національної валюти і фінансування дефіциту платіжного балансу України.

Протягом третього етапу (1998-2002 р.р.) програма розширеного фінансування (EFF), передбачала надання Україні кредиту на загальну суму 2,6 млрд. дол. США. Але МВФ, визнавши негативними висновки останнього перегляду ходу виконання програми, надав Україні 1193,0 млн. СПЗ (1591,0 млн. дол. США.), які були спрямовані на поповнення валютних резервів Національного банку України.

Для четвертого етапу (2004-2008 р.р.) характерно продовження співробітництва України з МВФ за програмою «Stand-By». Протягом 2005 — 2008 р.р. Україну відвідували повномасштабні місії з метою надання технічної допомоги в сфері управління державним боргом та розвитку внутрішнього ринку цінних паперів, митного адміністрування, монетарної та податкової політики. 5 листопада 2008 р. МВФ схвалив рішення про виділення Україні стабілізаційного кредиту в обсязі 16,43 млрд. дол. США для зміцнення довіри у фінансовому секторі та допомоги економіці країни, яка постраждала від світової фінансової кризи [3].

На даний час Україна фактично отримала з МВФ 4,41 млрд. дол. США (3009,83 млн. СПЗ) кредитів фонду, по програмах EFF, STF, Stand-by, що були спрямовані на підтримку курсу національної валюти, міжнародних резервів держави й активних позицій платіжного балансу.

Позитивні та негативні сторони співпраці України з МВФ можна представити в табл.

Таблиця

Позитивні та негативні сторони співпраці України з МВФ

Позитивні сторони співпраці України з МВФ	Негативні сторони співпраці України з МВФ
Покриття касових розривів для своєчасної виплати зарплат і пенсій	Жорстке встановлення мінімальних лімітів золотовалютних резервів НБУ і обсягів валютних інтервенцій
Сприяння надходженню іноземних інвестицій	Вимоги щодо підвищення пенсійного віку і заробітних плат
Економічні реформи (грошова, податкова, пенсійна)	Вимоги щодо підвищення газових тарифів
Стимулювання розвитку торгівлі	Вимоги щодо упорядкування пільг
Дешеві кредити	Нестабільний курс гривні
	Лібералізація ресурсного ринку
	Відміна обов'язкового продажу валютної виручки
	Нераціональне використання коштів кредиту

Станом на 2013 р. борг України перед МВФ становить 3,66 млрд. СПЗ (приблизно 5,63 млрд. дол. США), з яких 2,44 млрд. СПЗ (приблизно 3,75 млрд. дол. США) буде спрямоване на погашення зобов'язань за програмою кредитування, підписаною в листопаді 2008 р. Протягом першого півріччя 2013 р. Україною погашено за кредитами «Stand-By» від МВФ — 1,2 млрд. дол. США [4].

Співпраця України з МВФ призвела до того, що країна стала одним з найбільших його боржником, а рекомендації експертів МВФ прямими вказівками українській владі щодо напрямків розвитку, які безвідмовно виконуються. Серед вимог МВФ щодо заходів, які повинна здійснити Україна для одержання чергового траншу кредиту, найбільшого резонансу визвали соціальні вимоги: підвищення пенсійного віку для громадян, підвищення ціни на газ для населення, упорядкування пільг тощо. При цьому перший кредитний транш, як правило, надається без особливих вимог, а лише супроводжується загальними рекомендаціями [5].

Проблема залежності від зовнішніх кредиторів ускладнюється нераціональним використанням коштів, отриманих кредитів. На відміну від розвинутих країн, які інвестують високотехнологічні галузі, такі як фармакологія, машино і приладобудування, Україна

спрямовує отримані у кредит кошти на виплати зарплат, погашення заборгованостей, тощо.

Отже, співпраця України з МВФ має як позитивні, так і негативні аспекти. Україні необхідно виплатити всі боргові зобов'язання перед МВФ. Припинити кредитні відносини та обмежитись консультативною підтримкою фахівців МВФ, оскільки від характеру взаємовідносин з МВФ залежить інвестиційна привабливість держави для інших світових організацій, що координують свої дії з МВФ. Таким чином із зменшенням боргової залежності України від МВФ не будуть ставитися вимоги в якому напрямку розвивати економіку країни.

Література

1. Онищенко Н. Г. Співробітництво МВФ та України в забезпеченні реалізації програм макроекономічної і фінансової стабілізації в Україні // Вісник університету банківської справи НБУ.
2. Гальчинський А. С. Криза і цикли світового розвитку / А.С. Гальчинський / К.: АДЕФ, 2009.
3. Поповська А. Я. Особливості співпраці України з Міжнародним валютним фондом // Проблеми матеріальної культури: економічні науки.
4. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс].
5. Скляр Є.В. Вплив активізації співпраці з МВФ на економіку України // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. – № 1(57). – 2012. – С. 260-268.

Познахівська Л.Р.,
студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»

ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З МІЖНАРОДНИМ ВАЛЮТНИМ ФОНДОМ

Розроблення стратегії співпраці України з Міжнародним валютним фондом є однією з найактуальніших науково-практичних проблем, які постали перед вітчизняною економічною наукою та потребують невідкладного вирішення. Складність на шляху фінансової стабілізації та економічного зростання України здебільшого зумовлена дефіцитом фінансових ресурсів. Саме зовнішні запозичення є одним із реальних інструментів пом'якшення фінансових проблем та поживавлення фінансової кон'юнктури в країні, але при цьому майже всі запозичення держави стали трансформуватися в її зовнішній борг [1].

Співробітництво України з МВФ викликає неоднозначну оцінку як серед економістів, так і політиків. Одні наголошують на тому, що співпраця з МВФ позитивно вплинула на темпи економічного зростання дало позитивні загальноекономічні результати, підняла імідж держави і в результаті припинення співпраці відбудеться гальмування економічних реформ (пенсійної, житлово-комунальної тощо). На думку інших, кредити МВФ створюють швидше довгострокову залежність, ніж надають допомогу в короткостроковому періоді. Згідно зі Статутом МВФ кредити Фонду повинні мати короткостроковий характер, однак більшість країн стають постійними партнерами Фонду протягом тривалого періоду.

Розглянемо позитивні аспекти взаємодії МВФ та України.

По-перше, довгострокові і дешеві кредити МВФ (передбачають виплату відсотків у розмірі близько 2 % річних від загальної суми боргу) сприяють вирішенню проблем платіжного балансу [2]. Завдяки наданій підтримці, став можливим відтік 8,1 мільярда доларів на рефінансування зовнішнього боргу банків та корпорацій у 2012 р., а також внутрішній відтік 6,9 мільярда доларів з банків, які осіли у кишенях населення.

По-друге, НБУ зумів провести рекапіталізацію проблемних банків, що дало змогу вкладникам повернути свої кошти і припинити депозитну паніку.

По-третє, завдяки траншам була дещо послаблена проблема фіскального дефіциту, оскільки частина коштів МВФ перекрила видатки з погашення зовнішніх зобов'язань уряду, проведення розрахунків за російський газ та покриття касових розривів для своєчасної виплати зарплат і пенсій.

По-четверте, позитивними наслідками кредитів МВФ також можна вважати створення достатніх валютних резервів, що дозволить Україні зміцнити та підтримувати стабільність національної валюти, успішно провести грошову реформу [3].

По-п'яте, Україні потрібно виплачувати свої зобов'язання за вже взятими позичками МВФ та процентами по ним. А без інших кредитів державі просто не обійтися. І більш дешевих грошей, ніж від МВФ немає. А якщо вони і будуть, то будуть інші політичні та економічні вимоги, які обійдуться для країни ще дорожче.

По-шосте, розпочато економічні реформи (грошова, податкова, пенсійна), що викликали деякий спротив, але дозволили продемонструвати позитивну динаміку показників функціонування економіки України. Динамічно підвищується внутрішній попит.

Підтримується низький рівень інфляції, насамперед, за рахунок падіння цін на продукти харчування.

По-сьоме, в умовах, коли загострюється ситуація на зовнішніх ринках, українські експортно-орієнтовані галузі економіки опиняться у важкій ситуації, виходом з якої може стати: залучення інвесторів, що без відсутності співпраці з МВФ зробити буде проблематичного. Без залучення інвесторів ми не зможемо диверсифікувати експорт та зміцнити економіку.

Але крім позитивних сторін впливу міжнародного кредиту на економіку України є ще ризики появи негативних тенденцій і результатів, серед яких можна виділити такі: по-перше МВФ одночасно блокує свободу дій в усіх інших питаннях економічної політики держав-позичальниць, що робить таким чином їх уряди підконтрольними [4].

По-друге, підриває економічну стабільність української економіки як залежність від зовнішніх кредиторів, так і нераціональне використання коштів, отриманих від кредитів. У той час, коли розвинуті країни інвестують високотехнологічні галузі, такі як фармакологія, машинобудування, Україна спрямовує отримані у кредит кошти на виплати зарплат, погашення заборгованостей тощо. Державні витрати перевищують бюджетні надходження і велика частина державного боргу йде саме на покриття державного дефіциту, інакше і не може відбуватися при збільшенні заробітних плат, пенсій, та коштів на обслуговування уряду в умовах кризового застою промислового виробництва

По-третє, ризиком такого інструмента погашення дефіциту платіжного балансу, як іноземні кредити, є збільшення державного боргу, оскільки виникає обов'язок країн-позичальників виплачувати як основну суму позики, так і відсотки. Також слід враховувати, що вимоги МВФ за позикою суттєво впливають на загальну макроекономічну ситуацію в країні. Тільки для обслуговування цього боргу Україні буде необхідно щорічно 2,5 млрд. дол. США [5].

По-четверте, надмірне залучення зовнішніх позик може породжувати загрози для макроекономічної стабільності, оскільки підвищує вразливість національної фінансової системи до зовнішніх шоків. Адже нарощування зовнішньої заборгованості супроводжується підвищенням валютних ризиків і ризиків рефінансування боргу.

Отже, співпраця з Міжнародним валютним фондом є важливою з огляду на необхідність збереження належного іміджу країни, що сприятиме підвищенню її кредитного рейтингу на світових фі-

нансових ринках, зменшенню відсоткових ставок по кредитах, удосконаленню банківської та грошово-кредитної системи держави, надходженню іноземних інвестицій. Але в той же час є багато негативних наслідків, які несе з собою дана співпраця, це і зростання державного боргу, і блокування свободи дій держави-позичальниці в економічній політиці, а також підрив економічної стабільності національної економіки. Тобто всі проблеми, які зумовлює співпраця з МВФ можна об'єднати одним словом – залежність. Тому при залучення все нових і нових міжнародних кредитів від МВФ потрібно проявляти неабияку обережність, щоб не залишитися ні з чим.

Література

1. Вонсович В. О. Вплив міжнародного кредитування на стан та перспективи розвитку економіки України: Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної заочної конференції «Наука України. Перспективи та потенціал» / Вонсович В. О., Данилишин В. Ю. — Д.: Всеукраїнське громадське об'єднання «Нова Освіта», 2011. — С. 31.
2. Офіційний сайт Міжнародного валютного фонду [Електронний ресурс]. — Доступ до ресурсу : <http://www.imf.org>.
3. Гришина Л. О. Україна та Міжнародний валютний фонд: перспективи співпраці / Гришина Л. О., Карась П. М., Черешня В. М. // Всеукраїнський науково-виробничий журнал. — 2012. — № 13. — С. 28.
4. Пікалов В. Л. Світова економіка в умовах прискорення глобалізації крізь призму геополітики / В. Л. Пікалов // Академічний огляд: Економіка та підприємництво. — 2012. — Вип. 2(37). — С. 182—189.
5. Мирошніченко Ю. В. Кредитна залежність української економіки від МВФ / Ю. В. Мирошніченко // Академічний огляд: Економіка та підприємництво. — 2013. — Вип. 1. — С. 153.

Дідоренко А. О.,

*студентка 4 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Конкурентоспроможність підприємства як оцінка його можливостей на ринку викликає підвищену увагу дослідників, науковців, практиків. Ця проблема розглядається у багатьох наукових дослідженнях, теоретичних розробках, практичних рекомендаціях на всіх континентах світу [1]. Також ця тема набуває ще більш ак-

туального значення для України у світлі скорого підписання Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом та можливості українських виробників вийти на європейський ринок. Забезпечення конкурентоспроможності підприємства — це процес здійснення систематизованих та впорядкованих видів діяльності, метою яких є досягнення необхідного рівня конкурентних переваг на стратегічних напрямках діяльності підприємства [2].

Проблема конкурентоспроможності є визначальною в промисловому розвитку країн світу. Існуюча конкурентна боротьба між господарюючими суб'єктами промисловості змушує їх ефективно використовувати наявні ресурси, підвищувати якість товарів і послуг, постійно диференціювати виробництво та продукцію. Наявність міжрегіональних і міжнародних зв'язків промислових підприємств свідчить про те, що вони активно беруть участь у експортно-імпортних операціях, а також про те, що в конкурентній боротьбі в межах регіону беруть участь підприємства з інших регіонів, з інших країн [3].

Світовий досвід свідчить про те, що наявність чинників виробництва є важливою, але недостатньою умовою успішної конкуренції. Для цього ще потрібні певний попит на продукцію, зокрема, вимогливі споживачі, конкурентоспроможні постачальники і суміжники, сумлінне ведення конкуренції, відповідна стратегія підприємств щодо їх розвитку і підвищення конкурентоспроможності [3].

Тому керівництво підприємства повинно вміти відслідковувати зміни, що відбуваються в умовах господарювання, і проводити відповідні перетворення в політиці ведення виробництва та реалізації товарів. Такими перетвореннями можуть бути: зміна товарної політики впровадження нових технологій, диверсифікація виробництва, зміна організаційно-правового статусу підприємства, модернізація форм збуту продукції, вихід на нові ринки, створення спільних виробництв тощо. Слід пам'ятати, що від рівня конкурентоспроможності кожного конкретного суб'єкта промисловості залежить рівень конкурентоспроможності країни в цілому на світовому ринку [3].

Нажаль, на сьогоднішній день українські товари не можуть вийти на ринок Європейського Союзу з наступних причин:

- 1) Незважаючи на те, що деякі українські товари можуть конкурувати з аналогічними товарами виготовленими в Європейсько-

му Союзі за рахунок своєї дешевої вартості вони повинні відповідати Євростандартам, але у сучасних умовах не всі українські товари їм відповідають, і тому відповідно Європейський ринок для багатьох українських товарів є закритим.

2) Нерозвинена система комунікацій з європейським ринком з причини браку коштів на експортних ринків та просування своїх товарів.

3) Відсутність існування концепції партнерського маркетингу із учасниками ринку. Слід зазначити, що впровадження цієї концепції залежить не тільки від підприємств, а й від політики держави у сфері економічних відносин [4].

Але нині тривають переговори України та Європейського Союзу щодо підписання Угоди про Асоціацію. Згідно із Проектом Угоди на 83 % українських сільськогосподарських товарів запроваджується нульова ставка ввізного мита до ЄС з першого дня дії Угоди. У разі підписання Угоди в Україні стане вигідно виготовляти товари тому що безпечна продукція взагалі не буде підлягати сертифікації. Також Угодою встановлюється право українських компаній надавати послуги громадянам ЄС, для чого вони будуть надсилати своїх фахівців, також Угодою встановлюються і інші норми, реалізація яких в Україні матиме безперечний позитивний вплив [5].

Отже, можна дійти висновку, що в теперішніх умовах для України конкурентоспроможність підприємств є дуже важливим фактором, оскільки саме від цього залежить майбутнє нашої країни, і створення конкурентних переваг та вихід на ринок ЄС наразі є найбільшими цілями кожного підприємства, яке дбає про свій розвиток.

Література

1. Петрович Й. М., Семенів О. М., Кіт А. Ф. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств України в умовах глобалізації економіки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/9238/1/03.pdf>.

2. Коваленко О. М. Проблеми та передумови забезпечення конкурентоспроможності сучасного харчового підприємства [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/prvu/2011_1/7-10.pdf.

3. Помірко Н. М. Конкурентоспроможність підприємств у сучасних ринкових умовах підприємства [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_3/22.pdf.

4. Чухрай Н.І, Сухомлин Л.Є., Проблеми виходу європейських підприємств на європейський ринок [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vnulp/Ekonomika/2010_684/19.pdf.

5. Що зміниться після підписання Угоди [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://img.pravda.com.ua/files/3/e/3e032ad-ugoda.html>.

Якимчук І.О.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК ФІНАНСОВОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Ринок фінансів — це ринок, на якому відбувається обмін фінансовими ресурсами, надання кредиту та мобілізація капіталу.

Проблема українського ринку фінансових послуг полягає у відсутності в нього фінансових ресурсів для забезпечення інвестиційного попиту з боку реального сектору економіки. Відповідно вирішення цієї проблеми передбачає створення умов, які б дозволили додатково залучити внутрішні фінансові ресурси, зокрема, заощадження населення та «тіньовий капітал», до інвестиційної діяльності, а також створити привабливі умови для іноземних інвесторів.

Основною проблемою є проблема мобілізації ресурсів. Здійснювати мобілізацію фінансових ресурсів можуть різні установи або компанії.

По-перше, це банки. Однак банків в Україні занадто багато (близько 180), тому фінансові ресурси є досить розпорощеними. Крім того значна частина коштів сьогодні перебуває в безготівковій формі, обслуговуючи «тіньовий» капітал (близько 40 млрд. дол. США) та у формі заощаджень населення поза банками (за різними оцінками 10-15 млрд. дол. США). І це при тому, що загальні активи банківської системи України становлять всього лише 5 млрд. дол. США. Для порівняння, в Польщі працює близько 80 банків, а їх сумарні активи складають 70 млрд. дол. США.

По-друге, акумулюванням та інвестуванням фінансового капіталу займаються різноманітні учасники фондового ринку: інвестиційні компанії та фонди, трастові компанії (довірчі товариства). Вагомими учасниками фондового ринку можуть бути пенсійні фонди. Банки також є потенційними гравцями на ринку цінних па-

перів, оскільки цінні папери є привабливим джерелом забезпечення ліквідності.

Однак усе це є справедливим за умов розвиненого фондового ринку, ми в Україні, на жаль, поки що не маємо. Слабкість фондового ринку України виражається в таких основних моментах: недостатня ліквідність фондового ринку; переважання державних цінних паперів; недостатня прозорість діяльності емітентів та професійних учасників ринку; нерозвиненість правової бази, неадекватність її сучасним вимогам діяльності на ринку фінансових послуг. Недостатня ліквідність українського фондового ринку пояснюється малими обсягами фінансових потоків, які обертаються на ньому. Ліквідність фондового ринку визначається тим, наскільки він може забезпечити достатній попит на певні цінні папери. Однією з найбільших проблем залишається прозорість фондового ринку. Адже на сьогоднішній день більшість операцій з купівлі-продажу цінних паперів (більше 90 %) відбуваються поза біржами. За таких умов неможливо забезпечити потенційних учасників ринку цінних паперів необхідною інформацією, порушуються умови чесної конкуренції. Фактично, емітенти цінних паперів втрачають можливості підвищення вартості своїх акцій.

В Україні ще не сформувалася корпоративна культура, яка б була внутрішнім поштовхом активного виходу підприємств на фондовий ринок. Менеджери підприємств ще не навчилися працювати заради підвищення доходів акціонерів, а не своїх власних.

Аналогічні провали в розумінні сутності фондового ринку існують і серед усього населення, яке довіряє вкладенню коштів в акції інвестиційних компаній ще менше ніж розміщенням своїх заощаджень у банківському секторі.

Створення фінансових конгломератів, у яких холдингова компанія чи іншим чином консолідований власник володіє декількома фінансовими інститутами, що надають фінансові продукти, які відносяться до різних секторів фінансового ринку; перехресні пропозиції фінансових продуктів: банками — страхових, фондових, пенсійних, колективних інвестицій тощо, страховими та брокерсько-дилерськими компаніями — банківських; сек'юритизація фінансових продуктів; взаємне проникнення різних напрямків фінансового бізнесу в результаті виникнення нових фінансових інструментів, в умовах якого

комбіноване надання фінансових стає домінуючою тенденцією; підвищення ролі небанківських фінансових інститутів та підвищення їх рівня кооперації з банківським сектором, в результаті чого процедури ліцензування, нагляду та регулювання різних фінансових компаній набувають цілком загальних рис; зміна якісних і кількісних характеристик ризиків, які виникають на фінансових ринках, що обумовлені надзвичайно стрімкою динамікою розвитку фінансової сфери; консолідація бізнес-структур через процедури злиття й поглинання та створення на цій основі мегабанківських і мегафінансових структур, які, з огляду на стрімку динаміку переорієнтації потоків грошей та капіталу, будуть афілійовані із транснаціональним капіталом. Зважаючи на сьогоденні реалії фінансового ринку України, гострої необхідності у створенні мегарегулятора на даному етапі ще не спостерігається, але вказані об'єктивні тенденції розвитку сучасного фінансового ринку вимагають формування адекватної середньотривалої довгострокової фінансової політики на макрорівні.

Ринок фінансових послуг є інфраструктурою, яка вимагає комплексного підходу до вирішення своїх проблем.

Це формування фінансових супер-ринків, де один або декілька фінансових посередників пропонують клієнту весь спектр фінансових послуг.

Розвиток ринку фінансових послуг передбачає стратегічної постановки завдань та підтримки їх виконання як з боку урядових, так і неурядових організацій.

Розвиток інфраструктури фінансових ринків вимагає об'єднання зусиль держави та професійних учасників цих ринків з метою забезпечення необхідного ресурсного потенціалу перетворень. Лібералізація функціонування ринків фінансових послуг передбачає створення умов для більшої самостійності та незалежності від держави їх учасників.

Література

1. Ковтун Г.Н Проблеми регулювання ринку фінансових послуг в Україні / Г. Н. Ковтун. — Економіка і фінанси, 2003. — № 7. — С. 15-18.
2. Василик О. Д. Теорія фінансів: Підручник. — К.: НІОС, 2000. — 416 с.
3. Барабашук О. М. Ринок фінансових послуг в Україні / Барабашук О. М. Економіка і фінанси. — 2004. — № 2. — С.17-19.

РОЗВИТОК РИНКУ ЦІННИХ ПАПЕРІВ В УКРАЇНІ

Процеси ринкової трансформації, які охопили майже всі сфери діяльності суспільства, вимагають адекватного розвитку ринку цінних паперів — одного з найбільш ефективних інструментів ринкового механізму. Зазначимо, що сьогоdnішній стан розвитку вітчизняного ринку цінних паперів, з одного боку, віддзеркалює історичні тенденції розвитку, з іншого — залежить від напрямів розвитку міжнародних фондових ринків. В Україні створені передумови для активного використання можливостей ринку цінних паперів: розбудовано базову інфраструктуру, запроваджено регуляторну політику.

Аналізуючи останній період функціонування вітчизняного ринку цінних паперів, можна сказати про наявність позитивних тенденцій в його розвитку. Цьому сприяла інфраструктура фондового ринку, яка, незважаючи на складність та суперечність економічних процесів, що активно проходять в Україні, має схильність до розвитку та зростання. Сьогоdnішній фондовий ринок уже зазнав перших потрясінь, яких нанесла йому фінансова криза. Так, в 2010 р., показники зменшились приблизно на 70 % у порівнянні з максимальними значеннями за попередні роки.

Основною функцією цінних паперів є мобілізація коштів для фінансового забезпечення активної підприємницько-виробничої діяльності. Впродовж 2010-2013 рр. макроекономічна ситуація посилюється у своїй нестабільності, світова фінансова криза набирає обертів, відповідно відреагував і фондовий ринок України [3]. Протягом першої половини 2011 р. загальний обсяг випусків емісійних цінних паперів становив 916,56 млрд. грн. Як бачимо, прослідковується зростання загального обсягу зареєстрованих випусків цінних паперів від 25 % (як у 2010 р.) до 45 % (як у 2012 р.) на рік і протягом 2010 р. — I півріччя 2013 рр. він зріс більше, ніж у 8 разів. У цілому структура випущених у першому півріччі 2013 р. цінних паперів має наступний вигляд: акції — 43,61 %, цінні папери ІСІ — 35,42 %, облігації підприємств — 20,48 %, облігації місцевих позик — 0,49 %, опціони — 0,0001 % [1].

Слід мати на увазі, що метою за досягнення якої несе відповідальність держава є залучення довготермінових інвестицій на фондовому ринку в реальний сектор, тому створення регулятивної інфраструктури у повному обсязі відповідно до розвинутих країн не є самоціллю.

Підвищення ефективності державного регулювання фондового ринку вимагає:

1) введення єдиних для всіх учасників ринку стандартів розрахунку основних показників, що відповідають міжнародним стандартам, а також встановлення вимог про щоденний розрахунок капіталу професійними учасниками;

2) розроблення та запровадження сучасних методик оцінки ризиків;

3) вдосконалення регулятивних вимог щодо порядку діяльності уповноважених рейтингових агентств;

4) удосконалення електронної системи розкриття інформації на фондовому ринку;

5) забезпечення системи державного моніторингу виконання фондовими біржами вимог щодо здійснення операцій з цінними паперами в режимі реального часу;

6) посилення вимоги щодо реклами цінних паперів та послуг, що надаються професійними учасниками фондового ринку.

Проблемою українського ринку цінних паперів є невеликі терміни обігу боргових інструментів. Так, термін обігу корпоративних облігацій на період до оферти становить 6-12 місяців, державних облігацій — 2-3 роки, а термін обігу єврооблігацій — 3-5 років. Як вважає багато науковців, зокрема і ми, доцільним було б використання зарубіжного досвіду щодо впровадження такого виду цінних паперів, як «золота акція» [2]. Досвід розвинених країн свідчить про те, що «золоті акції» — досить поширене явище. Маючи «золоту акцію», держава завжди буде готова втручатися в галузь, яка працює неефективно, але при цьому має стратегічне значення для країни.

Для покращення стану фондового ринку України та підтримання його фінансової безпеки потрібно підвищити роль держави на фондовому ринку. Держава повинна створити довготермінову концепцію щодо розвитку ринку цінних паперів, має знайти шляхи поєднання ресурсів держави і приватного сектору з метою його формування, а також впорядкувати низку нормативно-правових

актів. Так, створення єдиної біржової фондової системи та централізованого клірингового депозитарію на сучасному етапі розвитку вітчизняного ринку цінних паперів стане потужним чинником підвищення його ефективності.

Література

1. Звіт Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку за 2012 рік. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу : <http://www.ssmc.gov.ua>.
2. Чернишук В. Р. Розвиток ринку цінних паперів: проблеми й перспективи / В. Р. Чернишук, А. П. Данькевич // Фінанси України. — 2010. — № 8. — С. 96-103.
3. Ватаманюк З. Г. Перспективи розвитку ринку цінних паперів в Україні / З. Г. Ватаманюк, О. В. Баула// Фінанси України. — 2011. — № 5. — С. 75-85.

Пастушенко А. Г.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

У період політичних дискусій та загострення соціально-економічних проблем в Україні надзвичайно актуальним є підвищення ефективності управління фінансовими ресурсами держави. Об'єктивними особливостями проведення бюджетної політики в Україні є: незначні (за обсягами) суми бюджетних коштів та їх хронічний дефіцит; нераціональна структура витрат і неефективне використання бюджетних коштів; надмірна централізація фінансових ресурсів, що не стимулює місцеві органи влади та місцевого самоврядування до максимальної мобілізації власних ресурсів регіонів. Через бюджет як головний інструмент державної політики та фінансовий план країни здійснюється реалізація бюджетної політики. Важливим завданням бюджетної політики на сучасному етапі є вирішення проблеми удосконалення міжбюджетного регулювання з позиції досягнення узгодженості інтересів органів центральної влади та місцевого самоврядування в частині розподілу повноважень і закріплення фінансових ресурсів на здійснення державних повноважень.

Місцеві органи влади та органи місцевого самоврядування практично позбавлені стимулів до збільшення доходів і раціональ-

ного їх використання. Така ситуація обумовлена тим, що значна частина зібраних на певній території коштів надходить до Державного бюджету України, а обсяг коштів, що залишається на місцях, не дає можливості здійснювати перспективне прогнозування і планування розвитку територій. Тому проблема збалансування бюджету, тобто досягнення бюджетної рівноваги, також належить до ключових проблем сьогодення.

З причин об'єктивного і суб'єктивного характеру держава в процесі свого функціонування витрачає все більше коштів. Це, у свою чергу, викликає необхідність зростання доходної частини бюджету за рахунок додаткових надходжень, зокрема податків. Але збільшення податкового тягаря призводить до зниження ефективності виробництва, скорочення робочих місць, зростання рівня безробіття. Як наслідок, з одного боку, скорочується дохідна частина бюджету (у зв'язку зі зниженням ділової активності), а з іншого боку, — зростає його видаткова частина (у зв'язку зі зростанням соціальних виплат). У такому випадку утворюється зворотня ситуація: бажання уряду підвищити доходи бюджету за рахунок підвищення податкового тиску в середньо і довгостроковій перспективі призводять до їх зменшення та зростання витрат [1].

Сьогодні державний борг є важливою складовою фінансової системи, дієвим інструментом у механізмі макроекономічного регулювання та засобом реалізації економічної стратегії держави. Управління та обслуговування державного боргу є одним із пріоритетних завдань економічної політики держави, важливою умовою стабільності її фінансової системи. В Україні цей процес має низку проблем, а саме: недосконалістю законодавчої бази, значним обсягом державного боргу та його постійним збільшенням, механізмом реструктуризації боргу і його обслуговуванням, що не сприяє реалістичному прогнозуванню основних макроекономічних показників соціально-економічного розвитку країни [2].

Незбалансованість державного бюджету України, дефіцитність торговельного балансу, прийняття державою боргів підприємств і невиважена політика державного запозичення вкрай загострили проблему державного боргу. За умов кризи рефінансування заборгованості держави виконання нею своїх зобов'язань у рамках нинішнього курсу економічної політики вимагатиме направлення податкових надходжень до бюджету на боргові виплати, що означатиме кардинальне скорочення бюджетних видатків на соціально-

економічний розвиток. Розв'язання боргової проблеми лише за рахунок видатків бюджету призведе до руйнування сфер науки, освіти та охорони здоров'я, а також розширить масштаби зубожіння населення.

Крім істотного обмеження бюджетних видатків, Уряд намагається покрити нестачу фінансування перенесенням строків сплати за існуючими борговими зобов'язаннями держави. Однак реструктуризація боргу держави на умовах перенесення строків сплати за її борговими зобов'язаннями не знімає гостроти проблеми обслуговування державного боргу. Тому що в такий спосіб досягається лише тимчасове полегшення, оскільки при цьому його загальна сума не зменшується, а борговий тягар навіть посилюється [3].

На нашу думку, боргова політика України потребує значного удосконалення шляхом розширення спектра інструментів та кола завдань і пріоритетів, оскільки нинішній рівень економічної безпеки в Україні, з огляду на триваючу тенденцію до швидкого зростання обсягу зовнішньої і внутрішньої заборгованості, є досить низьким. Слід відзначити, що необхідною умовою розвитку та покращення економічної ситуації в країні є ефективна бюджетна політика, яка розробляється з метою збалансування бюджетних параметрів з урахуванням бюджетних пріоритетів, розвитку бюджетної сфери. Звідси головним пріоритетним напрямком бюджетної політики має стати фінансове оздоровлення підприємств, шляхом забезпечення бюджетних витрат, створення сприятливого валютного курсу та використання програмно-цільового методу складання бюджету, що в подальшому дає можливість скоротити відсотки недовиконання бюджету в Україні, а як наслідок — покращить економічну, фінансову та інвестиційну могутність України.

Література

1. Березянко Т. В. Особливості державного управління національного бюджетною системою в ринковому форматі // Інвестиції: практика та досвід. — 2010. — № 1. — 2426 с.
2. Семко Т. В., Покутня М. В. Вплив державного боргу на стійке функціонування національної економіки // Економіка, фінанси, право. — 2010. — № 6. — С. 6-11.
3. Бабчук К. Л., Мацедонська Н. В. Державний борг України: механізм управління та обслуговування [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://intkonf.org>.

Кирилова Н. В.,
*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

УДОСКОНАЛЕННЯ ВАЛЮТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Механізм валютної політики України є досить неоднозначним за своїм характером та впливом на національну економіку. Більшість заходів, що застосовуються у валютній сфері, або не відповідають загальносвітовим тенденціям, або не приносять очікуваного результату. Валютна політика покликана забезпечити стабільність курсу національної грошової одиниці, сприяти через курс валюти залученню іноземних інвестицій в економіку, регулювати зовнішні платіжні відносини з іншими країнами, забезпечити збалансування зовнішніх платежів і накопичення централізованих валютних резервів. Водночас, поведінка окремих учасників валютного ринку, за певних обставин, може призвести до значних курсових коливань і, як наслідок, до дестабілізації ринку [1].

Тенденція до накопичення міжнародних активів в Україні показує розширення можливостей НБУ здійснювати валютні інтервенції. Однак вона може також свідчити про те, що при необхідності підвищення курсу гривні НБУ може надавати перевагу не ринковим методам (зокрема, валютній інтервенції з продажу долара), а більш адміністративним заходам (наприклад, ревальвації). Така система регулювання курсу робить валютний ринок України недостатньо лібералізованим і не відповідає світовим тенденціям курсової політики. З іншого боку, нарощування валютних резервів може бути пов'язане зі значними обсягами скуповування іноземної валюти під час перевищення її пропозиції над попитом, тобто в такому випадку обмежуються можливості об'єктивного ринкового подорожчання гривні [2].

Важливою проблемою є доларизація, за визначенням МВФ, доларизація — це використання іноземної валюти (зазвичай долара США або євро) в розрахунках і для накопичення коштів нарівні з національною грошовою одиницею. У 2013 р. рівень доларизації за прогнозами економістів становитиме приблизно 40 %, в той час коли за методикою НБУ порогове значення цього показника повинне складати не більше 25 %. Високий рівень доларизації зумовлює зростання чутливості обмінного курсу до змін грошової

пропозиції; додатковий тиск на золотовалютні резерви країни внаслідок виникнення потреби у проведенні валютних інтервенцій НБУ; зниження дієвості облікової ставки як інструменту регулювання грошової маси; посилення чутливості структури й обсягів грошової маси до коливань обмінного курсу національної валюти та девальзації.

Серед заходів зниження рівня доларизації можна виділити такі: обмеження рівня кредитування в іноземній валюті із запровадженням заборони на такий вид кредитування для фізичних осіб, які не займаються підприємницькою діяльністю; встановлення більш жорстких правил діяльності банківських установ, пов'язані з іноземним капіталом на вітчизняному ринку; посилення нормативів обов'язкового резервування за депозитами в іноземній валюті, недопущення надмірного зростання зовнішніх запозичень, які збільшують загрозу настання фінансової кризи внаслідок існування значного валютного ризику [3].

В Україні досить загрозлива ситуація щодо відпливу капіталу. За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі, з часу проголошення незалежності з України виведено близько 30 млрд. доларів США, причому щорічний обсяг відпливу капіталу з України становить близько 1,5 — 2 млрд. доларів США [4].

Взаємодія українських суб'єктів з міжнародними валютними ринками має в наші дні обмежений характер. Україна більше інтегрована в міжнародні ринки цінних паперів (акцій та облігацій), але й ця інтеграція стримується наявними обмеженнями, зокрема такими, як фактична відсутність вільної конвертації гривні. При визначенні перспектив розвитку системи валютного регулювання України обов'язково мають враховуватися особливості валютних політик зарубіжних країн, оскільки економіка України є відкритою, а отже, залежною певною мірою від дій основних зовнішньоекономічних партнерів. Тому, можна сказати, що валютна політика України потребує розробки дієвої державної стратегії забезпечення валютної безпеки та стабільності і вимагає для цього проведення реформ Національним Банком України. Ефективність як короткострокової, так і довгострокової валютної політики, багато в чому залежить від іміджу країни в світі. Його покращення потребує, крім стабільного економічного зростання, підвищення ролі України у міжнародних фінансових організаціях та посилення її позицій на світовій політичній арені [5].

Для стабілізації національної валюти необхідна реалізація наступних заходів у сфері валютно-курсової політики:

1) перехід до нового сценарію регулювання Національним банком України валютного курсу, ключовими ознаками якого має стати концентрація зусиль на створенні належних інституційно-організаційних умов для розвитку ринкових засад курсоутворення;

2) раціональнішого використання валютних коштів, посилення мотивації суб'єктів валютних відносин до підтримання збалансованих валютних позицій і страхування валютних ризиків;

3) вдосконалення політики валютних інтервенцій у напрямі підвищення її узгодженості з процентною політикою;

4) прискорений розвиток строкового сегменту валютного ринку та системи інструментів страхування валютних ризиків;

5) активніше використання гнучкого валютного курсу за призначенням — як компенсатора негативних зовнішніх шоків та засобу підтримки конкурентоспроможності товаровиробників [6].

Отже, завдання валютної політики з відновлення стабільності обмінного курсу національної валюти і відновлення довіри до неї має бути невід'ємною складовою процесу реалізації державної економічної політики, яка в сучасних умовах має спрямовуватися не на відновлення попередньої моделі економічного зростання, що забезпечувала розширення внутрішнього попиту за рахунок імпортних поставок, а на принципово інших позиціях. Йдеться про забезпечення зростання виробництва за рахунок підвищення продуктивності праці і скорочення виробничих витрат при зростанні інвестицій в основний капітал. Необхідною умовою таких інвестицій є високий рівень довіри власників коштів до національної валюти, яка і є базою для вартісного вираження усіх об'єктів інвестування та отримання прибутку. Національному банку необхідно чітко визначити цільові орієнтири валютного курсу на найближчу перспективу з тим, щоб мінімізувати девальваційні очікування та повернути довіру інвесторів.

Література

1. Вахтенко Т. П. Оптимізація валютно-курсової політики України // Економіка України. — № 1 (518). — 2005 р. — С. 28-35.
2. Міокова Н. В. Співробітництво України з Міжнародним валютним фондом / Н. В. Міокова // Статистика України. — 2011. — № 1. — С. 86-92.
3. Паливода К. В. Валютні резерви держави як інвестиційний ресурс / К. В. Паливода // Фінанси України. — 2012. — № 10. — С.36-42.

4. Аржевітін С. М. Відплив капіталу з України: причини та шляхи подолання / С. М. Аржевітін // Вісник Національного банку України. — 2010. — № 1 — С. 3.

5. Береславська О. І. Ревальвація гривні: вплив на інфляційні процеси в Україні та рівень доларизації економіки // Вісник Національного банку України. — 2006. — № 2. — С. 20-24.

6. Голосенін І. О. Проблеми валютного кредитування та шляхи їх розв'язання / І. О. Голосенін // Фінансовий ринок України. — 2011. — № 11. — С. 8-10.

Мароха Ю. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ВЗАЄМОДІЯ РЕАЛЬНОГО І ФІНАНСОВОГО СЕКТОРІВ В УКРАЇНІ

У нормативно-правовій базі України відсутні акти, які б чітко визначали сутність та межі реального сектора економіки. Незважаючи на це, реальний сектор займає визначне місце в економічній політиці. У Щорічному посланні Президента України до Верховної Ради України у 2011 р. зазначається: «Пріоритетність державної політики економічного зростання та стимулювання розвитку реального сектору на основі його модернізації та оновлення основного капіталу обумовлює завдання використання фінансової системи як засобу розвитку економіки країни, виводить цілі та завдання фінансової політики держави поза межі фінансового сектору та подовжує їх часові горизонти» [1, С. 90].

На даний час актуальною є взаємодія реального та фінансового секторів економіки. Ефективність банківської системи, її здатність забезпечити економіку достатнім обсягом грошової маси, в значній мірі впливає на розвиток та функціонування реального сектора економіки.

Особливу роль відіграє кредитування, яке розширяє інвестиційні можливості підприємств, стимулює розвиток інноваційних технологій, дозволяє підприємству підтримувати рівень платоспроможності на достатньому рівні. Розміщуючи залучені кошти, включаючи їх до своїх активних операцій, банківська система здійснює перерозподіл ресурсів і формує структуру сукупного попиту.

Але в той же час неефективність банківської системи може призвести до занепаду вітчизняної економіки.

Реальний та банківський сектори пов'язані між собою системою кредитування та заощадження грошових ресурсів. Суб'єкти господарювання і домогосподарства із надлишками грошових ресурсів формують кредитну базу банків, яка, відповідно, виступає джерелом забезпечення суб'єктів реального сектора, що відчувають гостру потребу в ресурсах.

Доступ до фінансування на міжнародних ринках та стабільний приріст депозитів дозволили вітчизняним банкам значною мірою збільшити кредитування приватних і корпоративних клієнтів.

Фінансова криза 2008 р. висвітлила недосконалість банківської системи України, що позначилось на фінансовому становищі більшості українських підприємств та громадян.

У реальному секторі простояє чимало виробничих потужностей, різко погіршилася платіжна дисципліна, почастишали випадки розірвання контрактів. Унаслідок девальвації національної грошової одиниці на 58 % більшість підприємств реального сектору економіки отримали значні збитки. Лояльні вимоги до позичальників, прийняття на себе високих кредитних ризиків, спричинило стрімкий ріст кредиторської заборгованості. Це, водночас з впливом депозитів, спровокувало досить тяжкий стан банківської системи.

У собівартості виробництва більшості вітчизняної продукції закладені імпортні складові (газ, нафта та ін.) та відсотки по кредитах. Тому автоматично відпускні ціни в національній валюті різко зросли, це призвело до посилення інфляції та падіння промислового виробництва.

Останні дані свідчать про появу деяких ознак стабілізації вітчизняної економіки (промислове виробництво за 2012 р. зросло на 10 % у порівнянні з 2009-2010 рр.), вклади фізичних осіб збільшилися на 22 % до 257,6 млрд. грн., а юридичних — на 17 % до 135,7 млрд. грн., обсяг кредитного портфелю зріс лише на 0,5 %, проте кредитування юридичних осіб зросло на 5,3 %, а кредитний портфель у валюті скоротився на 2 %. За думкою експертів дана стабілізація нестійка, а вітчизняна економіка, а отже і взаємодія її секторів потребують серйозного реформування [2].

Проаналізувавши всі можливі канали банківського інвестування реального сектору можна відзначити, що на сьогодні однією з головних проблем розвитку української економіки є підвищен-

ня інвестиційної активності в секторі нефінансових корпорацій, оскільки переорієнтування лише банківського сектору недостатньо для економічного зростання.

Також можна виділити такі проблеми у взаємодії реального сектору економіки з банківським капіталом: недостатність довгострокового кредитування бізнесу; популяризація позик на поточні потреби підприємств; високі ризики для банківських установ; невеликий перелік кредитоспроможних підприємств тощо.

Також однією з проблем є те, що Україна має низький рівень інвестиційної привабливості у іноземних інвесторів до українського бізнесу. Українські банки зацікавлені в кредитуванні реального сектору, але за вищевказаних умов та в умовах недостатності обігових коштів, не можуть здійснювати такого роду діяльність відповідно існуючому попиту на дані послуги.

Аналіз взаємодії банківського та реального секторів економіки підтвердив їх тісний зв'язок. Незважаючи на позитивні тенденції розвитку взаємовідносин кредитування між банківськими фінансовими установами та реальним сектором економіки протягом останнього десятиріччя, низька частка кредитування капітальних інвестицій промислових підприємств, навіть у порівнянні з сусідніми країнами СНД, високі відсоткові ставки, короткотерміновість більшості позик та їх валютна складова свідчать про наявність значної відірваності фінансового сектору від потреб реального.

Для удосконалення відносин між банками і підприємствами необхідно, на самперед, знизити відсоткові ставки або встановити гнучкі ставки для підприємств, установ, організацій. Також, на нашу думку, відіграє важливе значення процедура оцінки платоспроможності. Для кращої взаємодії підприємств, установ та організацій з банками вона має бути більш простою та прозорою.

Література

1. Модернізація України — наш стратегічний вибір: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України — К., 2011. — 416 с.
2. С начала 2010 г. объемы выдачи банковских ссуд корпоративным клиентам увеличивались, населению — сокращались [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.business.ua/articles/money/S_nachala_g_obemy_vydachi_bankovskih_ssud_korporativnym_klientam_uvelichivalis_naseleniyu_-_sokraschalis-7032/.
3. Семенов А. Ю. Взаємодія банківського і реального секторів економіки України: основні тенденції / А. Ю. Семенов. — Финансы, учет, банки. — Вып. 1(16). — 2010. — 181 с.

РОЗВИТОК ФОНДОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Історично склалося, що поняття фондового ринку і ринку цінних паперів рівнозначні. Під фондами мається на увазі, перш за все цінний папір в найзагальнішому сенсі. Фондовий ринок — це сукупність відносин обміну цінних паперів і фінансових ресурсів.

Фондовий ринок як складова фінансового ринку традиційно вважається забезпечувальною ланкою всієї фінансової системи держави. Проте це твердження цілком правомірно можна вважати спірним.

Фондовий ринок виступає найяскравішим проявом самої сутності фінансів і в теоретичному, і в прикладному аспектах. Сфера його функціонування та специфічні різноманітні інструменти, які на ньому обертаються, мають майже необмежені можливості свого застосування. В ідеалі фондовий ринок спроможний повноцінно замінити інші аналогічні сегменти фінансового ринку, що характеризуються капіталотворчими ознаками.

Розвиток фондового ринку сьогодні є одним із найактуальніших завдань для відродження української економіки, яка переживає не найкращі часи. Аналізувати проблеми фондового ринку необхідно з різних сторін, розуміючи і інтерпретуючи системні зв'язки. Аналітики українського фондового ринку нині досить ретельно відслідковують процеси, що там відбуваються, достатньо грамотно пов'язують закономірності нинішнього обігу цінних паперів з процесами фінансової сфери і реальної економіки.

В Україні всі складові інфраструктури фінансового ринку — інституційні, правові, інформаційні, соціальні — є перехідними, незрілими. Відзначається низький рівень використання сучасних інформаційних систем здійснення професійного аналізу, прогнозування ситуації. Залишається незадовільною діяльність фінансових посередників щодо забезпечення населення комерційно-фінансовою інформацією, чим обумовлюється фактична відсутність на фондовому ринку фізичних осіб як ключових інвесторів економіки країни. Економічне і «біржове» мислення

громадян знаходиться на початковому рівні, що не дозволяє їм активно включитися у функціональну систему фінансового ринку.

Сьогоднішній фондовий ринок в Україні все ще перебуває на стадії становлення. Аналізуючи останній період функціонування вітчизняного фондового ринку, можна простежити наявність позитивних тенденцій в його розвитку. Цьому сприяла інфраструктура фондового ринку, яка, незважаючи на складність та суперечність економічних процесів, що активно проходять в Україні, має схильність до розвитку та зростання.

Проведений аналіз стану і динаміки фондового ринку свідчить про те, що в Україні сформувався волатильний, спекулятивний фондовий ринок, який перебуває у значній залежності від іноземного капіталу й зовнішньоекономічної динаміки. Ринку властиві висока концентрація власності й незначна участь населення в інвестуванні у фінансові активи. Сучасний етап розвитку фондового ринку характеризується втратою державою контролю як за макроекономічними показниками, про що свідчать від'ємне сальдо зовнішньоторговельного балансу, високі темпи інфляції, високий рівень державного боргу, так і за діяльністю фінансових інститутів, які безконтрольно здійснювали приватні запозичення на внутрішньому і зовнішньому ринках капіталу, що призвело до глибокої фінансової кризи.

У розвитку фондового ринку на сучасному етапі існує ряд проблем, які не здатні до саморегулювання ринковим механізмом, а потребують активізації державного регулювання:

- політична нестабільність в країні, що посилює недовіру інвесторів;
- відсутність достатньої кількості кваліфікованих фахівців;
- відсутність великих, з тривалим досвідом роботи, інвестиційних інститутів, які заслуговують суспільної довіри;
- відсутність єдиного державного органу, який би регулював та здійснював прямий вплив на ринок, недостатньо розвинений ринок корпоративних облігацій;
- нерозвиненість матеріальної бази, технологій торгівлі, регулятивної і інформаційної інфраструктури, реєстраційної, депозитарної і клірингової мережі;
- невідповідність біржової торгівлі світовим тенденціям;
- недостатня капіталізація фондового ринку;
- недостатня прозорість українського фондового ринку тощо.

З цього приводу, доцільно запропонувати комплекс заходів, спрямованих на подолання існуючих проблем розвитку вітчизняного фондового ринку та забезпечення його ефективного функціонування. Наприклад, такі як: підвищення капіталізації та ліквідності організованого ринку цінних паперів; підвищення прозорості операцій на фондовому ринку та інформації емітента щодо свого фінансового стану та результатів діяльності згідно з вимогами Міжнародної організації комісій з цінних паперів та Директивами Європейського Союзу; узгодження вітчизняного законодавства з міжнародними стандартами і сучасними вимогами розвитку фінансових відносин; розробка ефективної системи державного регулювання ринків капіталу з метою контролю за дотриманням вимог законодавства, запобігання шахрайству тощо.

Отже, варто зробити висновок, що здійснення послідовної цілеспрямованої політики формування в Україні ефективного фондового ринку є принципово важливою складовою завершення процесу ринкової трансформації національної економіки, забезпечення інституційної збалансованості останньої, суттєвим чинником зміцнення національної конкурентоспроможності у довгостроковій перспективі.

Література:

1. «Oleg Soskin Portal» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.soskin.info>.
2. Постанова Верховної Ради України «Про Концепцію функціонування та розвитку фондового ринку України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/342/95-вр.

Холод І.В.,

*студент 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПОЗАБІРЖОВОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Торгівля цінними паперами на фінансових біржах є досить ефективною, що зумовлюється підвищеною надійністю вкладення капіталу завдяки жорсткому контролю за угодами і глибокою перевіркою фінансового стану емітента.

Поряд із біржовим ринком існує позабіржовий. Суть позабіржового фондового ринку виражено його назвою — це та частина фондового ринку, що перебуває поза сферою діяльності фондових бірж. Незважаючи на те, що біржовий і позабіржовий ринки конкурують між собою, їх слід розглядати не як такі, що взаємовиключають, а як такі, що взаємодоповнюють один одного [1].

Роль позабіржового ринку полягає в тому, що він:

- збільшує обсяг інвестицій, оскільки завдяки своїй розгалуженості, масовості та оперативності наближає фондовий ринок до дрібного інвестора;
- оперативно знаходить для інвесторів найвигідніші об'єкти вкладання капіталу;
- сприяє розвитку фондового ринку на рівні регіонів (областей, районів, міст);
- є корисним економічним інструментом для місцевих органів влади;
- створює передумови для прискорення розвитку інфраструктури фондового ринку в країні, зокрема для створення електронних інформаційних каналів і мереж, що забезпечують відкритість процесу випуску й обігу цінних паперів та обґрунтованість рішень, що приймаються, щодо їх продажу й купівлі;
- є сприятливим середовищем розвитку послуг для учасників фондового ринку: інвестиційного консультування, управління портфелями цінних паперів, інших видів діяльності фондових бірж;
- змушує фондові біржі постійно вдосконалювати якості своєї роботи, щоб вистояти в конкурентній боротьбі з позабіржовим ринком.

У всьому світі спостерігаються тенденції до зростання обсягів позабіржового обороту. Але не слід вважати, що сучасна роль фондової біржі в торгівлі цінними паперами зменшується. Біржа продовжує виконувати важливу роль по акумуляції і мобілізації грошового капіталу. Цей ринок забезпечений швидкою і кваліфікованою інформацією, має в розпорядженні цілу систему спеціалізованих посередницьких і консультативних фірм. Тобто біржа — це своєрідний сервіс по обслуговуванню ринку капіталів і кредитної системи. Тому — на біржах багато індивідуальних вкладників.

Позабіржовий ринок відрізняється від інших фінансових ринків тим, що його учасником фактично може стати хто завгодно із

доволі невеликими попередніми внесками (депозитом). Для участі в ринку не вимагається ані спеціальної освіти, ані великого стартового капіталу, ані потужної матеріальної бази [2].

Контроль за проведенням валютних операцій в Україні здійснює Національний банк України (НБУ). Питання щодо надання послуг фізичним особам у сфері здійснення арбітражних операцій на умовах маржинальної торгівлі було врегульоване шляхом прийняття Правлінням Національного банку України постанови від 03.08.2012 № 327. Цією постановою було закріплено право здійснювати арбітражні операції на умовах маржинальної торгівлі виключно за уповноваженими банками [3].

Не зважаючи на це на території України діють так звані фореक्स-компанії. На відміну від банків, більшість форексних компаній працює як фірми, що надають інформаційні послуги. А договори з клієнтами укладає іноземна компанія, що зареєстрована, як правило, в офшорній зоні. Така компанія не несе жодної відповідальності — ані юридичної, ані фінансової — і відповідно не може дати жодних гарантій щодо виконання своїх зобов'язань [4].

Особливості офшорної діяльності таких компаній дозволяють їм реалізовувати недобросовісну політику, що призводить до виникнення додаткових ризиків для клієнтів. Так клієнтські заявки часто виконуються за неринковими курсами або взагалі не виконуються. Клієнти часто зазнають втрат через неповернення отриманих прибутків. Окрім того, офшорний статус таких компаній дозволяє їм без особливих проблем припинити свою діяльність. У такому разі повернути власні кошти клієнту буде неможливо. Адже кошти переказувались за кордон не як гарантійний внесок з метою здійснення арбітражних операцій, а як оплата послуг, що нібито надала йому ця компанія. Клієнт подібної компанії зазвичай не має реальної можливості яким-небудь чином оскаржити її дії та отримати юридичний захист у конфліктних ситуаціях [5].

Привабливими форексні компанії для наших громадян робить спрощена система відкриття рахунків, відсутність фінансового моніторингу та необхідності податкових сплат. Ці сумнівні переваги неспівставні з тим ризиком, на який наражають своїх клієнтів ці компанії.

Це викликає гостру необхідність в чіткому врегулюванні на законодавчому рівні, всіх відносин які виникають у цій сфері. Адже враховуючи роль такого ринку в країнах з розвинутою економікою.

Закріплення прав і обов'язків такого ринку на державному рівні, дозволить здійснювати жорсткий контроль за діяльністю таких компаній. Також, доцільно було б розширити повноваження НБУ стосовно регулювання операцій на ньому, зокрема створити відповідні органи виконавчої влади. Прикладом існування таких органів можуть бути Британське Управління з фінансового регулювання і спостереження, та Комісія із ф'ючерсної торгівлі товарами у США. Окрім того, у США велику роботу із розробки правил торгів, умов надання брокерських послуг і розв'язання конфліктних ситуацій здійснює неурядова Національна ф'ючерсна організація.

Проведення таких заходів дозволить не тільки захистити права громадян країни, але й дозволить отримувати додаткові кошти до державного бюджету. Також це зробить роботу на таких ринках більш популярною, що теж принесе свої дивіденди.

Література

1. Рулетка по имени ФОРЕКС [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.forex.ua/forex_ukraine.shtml.
2. Мозговий О. М. Фондовий ринок: Навч. посібник / О. М. Мозговий. — К.: КНЕУ, 1999. — 316 с.
3. На ринку Форекс грядут зміни [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~2/0/all/2013/08/28/307980>.
4. Проблеми власності та легалізації капіталів і доходів в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/POLITICS/problem_i_vlasnosti_ta_legalizatsiyi_kapitaliv_i_dohodiv_v_ukrayini.html
5. Постанова Правління НБУ від 03.08.2012 № 327 «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Національного банку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1434-12>.

Кайгородов О. М.,

*студент 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ БАНКРУТСТВА КОМЕРЦІЙНИХ БАНКІВ УКРАЇНИ

Становлення інституту банкрутства в Україні відбулося після проголошення її незалежності. Перший Закон «Про банкрутство» [1] був прийнятий Верховною Радою України в 1992 р. Наступ-

ним кроком було прийняття Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» від 30 червня 1999 р. [2].

Банкрутство банку — це результат негативних тенденцій (процесів), які відбуваються в ньому протягом тривалого часу. Попередження кризових явищ якомога раніше дозволяє виправити ситуацію за допомогою прийняття відповідних рішень, знизити ризик для інших суб'єктів господарювання, уникнути ланцюгової реакції [3]. Банкрутство комерційних банків — типове явище для економічних систем більшості країн світу, яке є дуже дорогим для суспільства, оскільки банки виконують важливі систематичні функції.

Основними проблемами процедури банкрутства є недосконалість правового регулювання. Ця процедура здійснюється не за загальними положеннями Закону «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом», а за певними статтями Закону «Про банки та банківську діяльність» [4]. Законодавець суттєво обмежив роль суду в ситуації неплатоспроможності комерційного банку.

Тому на сьогоднішній день важливою є розробка практичних методів вирішення проблеми банкрутства комерційних банків України. Одним з таких організаційно-правових методів може бути створення, так званих, госпітальних банків. Основна мета функціонування таких банків полягає в тому, що проблемні активи замість того, щоб ліквідуватися в авральному порядку і за будь-якої ціни, можуть бути реструктуризовані в спеціальній установі, яка має відповідні фінансові можливості і може спокійно «дочекатися» закінчення кризи, щоб з відновленням платоспроможності боржників повернути ці активи на ринок за оптимальною ціною [5].

Щоб вивести банк з кризи і повернути йому платоспроможність, його необхідно перевести в режим фінансового оздоровлення з ініціативи НБУ. Такий режим становить собою сукупність непримусових і примусових заходів впливу на комерційний банк, спрямований на збільшення капіталу банку до необхідного рівня протягом визначеного періоду й усунення порушення, що призвели до збиткової діяльності, а також наслідків такої діяльності.

Якщо таких заходів не буде достатньо, то НБУ може наполювати на обов'язковій реорганізації або призначенні тимчасової адміністрації.

Методами фінансового оздоровлення задля запобігання банкрутства є наступні. Передача активів неплатоспроможного банку в платоспроможний. До фінансово стабільної установи передають обов'язки перед вкладниками. Так, наприклад, у 2009 р. активи «Укрпромбанка» були переведені в «Родовід банк». Передача активів і обов'язків — достатньо поширена практика рішення проблем комерційних банків (зокрема, вона передбачена законодавством США, Канади, Іспанії).

Продаж інвесторам за вже визначеною програмою санації.

З метою відновлення платоспроможності й приведення діяльності банку до стандартів банківського законодавства, до програми санації можуть використовуватися наступні заходи: виплата боргу кредиторам, внесення на розгляд загальних зборів питання про зміну органів управління банком залучення осіб, уповноважених інвесторами виконувати належні заходи.

Шляхом призначення тимчасової адміністрації.

Цей метод є достатньо дієвим і можна побачити, що останні три роки НБУ активно ним користується. За допомогою цього заходу певну кількість українських банків вдалося врятувати від ліквідації.

Оскільки ці методи не завжди приносять позитивний результат, самі акціонери банків можуть вирішувати свої проблеми і використовувати злиття чи об'єднання установ як один з методів фінансового оздоровлення. Так, менш фінансово стійка установа приєднується до більш стійкої, унаслідок чого уникає банкрутства.

Отже, щоб подолати фінансову кризу і вирішити проблему комерційних банків варто запропонувати наступні дії:

- провести оптимізацію системи управління ризиками, що дозволяє їх передчасно виявити і мінімізувати;
- створити на основі головного офісу потужний аналітичний, методологічний і розрахунковий центр, що дозволить зменшити витрати на аналогічні децентралізовані служби при структурних підрозділах;
- проводити єдину процентну, тарифну політику для кожного структурного відділу;
- знизити імовірність здійснення фінансових махінацій співробітниками банку;
- уникати витрат, пов'язаних з економічно необґрунтованими покупками основних і нематеріальних активів;

- зменшити залежність комерційного банку від некомпетентних дій співробітників структурних відділень;
- створити комплексну систему ризик-менеджменту (забезпечує надійний процес виявлення, оцінки, контролю та моніторингу всіх видів ризику на всіх рівнях організації.

Література

1. Закон України «Про банкрутство» // Відомості Верховної Ради. — 1992. — № 31.
2. Закон України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом»// Відомості Верховної Ради. — 1992. — № 31.
3. Криклій О. А. Управління кредитним ризиком банку: монографія / О. А. Криклій, Н. Т. Маслак. — Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2008. — 86 с.
4. Закон України «Про банки та банківську діяльність» // Урядовий кур'єр. — 2001. — № 8.
5. Нідзельська І. А. Кредитні ризики та їх наслідки для банківської системи України в умовах поглиблення фінансової кризи / І. А. Нідзельська // Фінанси України. — 2009. — № 8. — С. 102.

Левчук С. В.,

*студент 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ БАНКІВ В УКРАЇНІ

Протягом останніх десятиліть у сфері світового банківського бізнесу спостерігається стійка тенденція диверсифікації видів банківської діяльності [1]. Зокрема в сучасній Українській банківській системі через високу потребу інноваційного сектору економіки в інвестиціях, з метою розширення джерел отримання додаткових прибутків, створюються банки, що працюють професійно в сфері інновацій. Інноваційні банки – це різновид комерційних банківських установ, що спеціалізуються на фінансуванні та кредитуванні інноваційних проектів, тобто різних науково-технічних розробок, починаючи від проектування чи створення дослідного зразка до масового впровадження. Кредитування такими банками забезпечується шляхом придбання відповідних акцій, а також розміщення облігаційних позик [2]. Варто зазначити те, що на сьогоднішній день розвиток спеціалізованого інноваційного банкінгу є

досить перспективним видом діяльності, його можна вважати найбільш затребуваним з боку суб'єктів інноваційної діяльності.

Незважаючи на важливість функцій інноваційних банків в Україні, на даний час існує ряд проблем їх функціонування у банківському просторі держави:

1. Недостатнє нормативно-правове регулювання питань розвитку інноваційної інфраструктури та інноваційних банків [3]. В Україні відсутній єдиний нормативно-правовий акт, норми якого врегульовували би відносини у сфері банківської діяльності, зокрема функціонування інноваційних банків. Правовим документом загального спрямування, що виділяє інноваційні банки як важливий елемент забезпечення функціонування інноваційної інфраструктури, є Постанова Верховної Ради України «Про Концепцію науково-технологічного та інноваційного розвитку України» від 13 липня 1999 р.

2. Відсутність державної підтримки інноваційних банків та економічного стимулювання їх створення. Оскільки держава не забезпечує умови та гарантії повернення грошей, не надає пільг для інноваційних банків, у зв'язку з чим банківські установи віддають перевагу більш стабільній і традиційній діяльності, що зумовлює незначну частку інноваційних установ у банківській системі.

3. Надзвичайно високий ризик банків при фінансуванні та участі в управлінні інноваційними проектами, у зв'язку з чим інноваційні банки неохоче надають фінансові ресурси новаторам [3]. Це зумовлює в свою чергу проведення жорсткого конкурсу по відбору кращих інноваційних проектів та фінансування невеликої їх кількості.

4. Недостатнє застосування особливих технологій, інструментів та схем фінансування, відсутність відповідної кваліфікації банківського персоналу, відсутність якісного методичного забезпечення щодо оцінки специфічних ризиків інновацій та оцінки ефективності інноваційних проектів.

5. Заорганізованість процедури державної реєстрації, ліцензування, сертифікації, системи контролю та дозвільної практики, регулювання орендних відносин [4].

Незважаючи на негативні моменти, функціонування інноваційних банків в Україні має значний потенціал та перспективи розвитку. Держава повинна стимулювати створення спеціалізованих інноваційних банків шляхом встановлення відповідних пільг

з оподаткування коштів, що інвестуються для досягнення технологічних змін, змін до порядку розподілу коштів від податку на додану вартість [5]. Також, потрібно запровадити механізми державного страхування ризиків інноваційної діяльності за рахунок спеціально створеної страхової компанії. Варто зазначити й те, що розробка профілактичних заходів для попередження нецільового використання кредитів, призначених для інновацій, має також вагоме значення для розвитку інноваційних банків, оскільки забезпечить раціональне використання коштів учасниками інноваційного процесу. Важливим для розвитку даних установ є створення розгалуженої системи інноваційних банків, що має сприяти реалізації наукового потенціалу у повній мірі. Варто також виділити дві основні думки щодо розвитку інноваційних банків: перша передбачає їх розвиток під контролем єдиного державного інноваційно-інвестиційного банку, на який покладатимуться функції державного стимулювання діяльності банків в сфері фінансування інновацій — таким чином держава виступає гарантом нормального функціонування інноваційних установ в Україні; друга думка передбачає створення спеціалізованої фінансово-кредитної установи, в якій як засновники візьмуть участь як держава, так і приватні інвестори.

Отже, функціонування інноваційних банків України містить ряд проблем, які мають негативний вплив, проте завдяки наявності значного наукового потенціалу, що виступає основним каталізатором створення даних установ, можна говорити про перспективність розвитку інноваційних банків, їх розгалуженої системи та підвищення якісних характеристик.

Література

1. Інноваційна діяльність банків в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://conference.nuos.edu.ua/catalog/lectureDetail?conferenceId=12066&lectureId=18322>.
2. Банківська система: центральний та комерційні банки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://pidruchniki.ws/14350120/finansii/bankivska_sistema_tsentralniy_komertsiyni_banki.
3. Котковський В. С. Концепція інноваційного розвитку у сфері банківської діяльності України // В. С. Котковський / Фінансово — кредитна діяльність: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. — 2008. — № 2 (5). — С. 30.

4.Васильєва Т. А., Оніщенко В. В. Державні інвестиційно — інноваційні банки: проблеми та перспективи функціонування. // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. — 2011. — № 3. — С. 58.

5.Про Концепцію науково — технологічного та інноваційного розвитку України: Постанова Верховної Ради України від 13 липня 1999 р. № 916 — XIV // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 37. — Ст. 336.

Мотричук І.В.,

*студентка 2 курсу факультету міжнародно-правових відносин,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ В СФЕРІ ФОРМУВАННЯ ЗОЛOTOВАЛЮТНИХ РЕЗЕРВІВ

Як відомо, однією з найголовніших функцій Національного банку України є — забезпечення стабільності державної грошової одиниці — гривні [1]. Для того, щоб дана функція виконувалась необхідна постійна наявність золотовалютних резервів. Золотовалютний резерв (ЗВР) — це частина національного багатства України, до складу якої входять активи, визнані світовим співтовариством як міжнародні і яка перебуває під контролем Національного банку та призначена для прямого чи непрямого регулювання платіжного балансу шляхом проведення валютних інтервенцій та інших цілей, передбачених законодавством України [2]. Експерти вважають, що тенденція падіння ЗВР буде зростати, оскільки починаючи з грудня цього року їх обсяг скоротився майже на 12 %. Основними причинами такого спаду є те, що Україна виплачує зовнішні борги, а вони беруться із ЗВР. Також іншою причиною є зростання курсу долара, що аж ніяк не позитивно вплинуло, оскільки дані резерви вимірюються саме за його курсом.

НБУ у силу об'єктивних та суб'єктивних причин не в змозі постійно контролювати надходження даних резервів та їх продуктивно розподіляти. У силу своїх функцій він намагається забезпечити стабільність гривні, але, як бачимо, з урахуванням світової економічної кризи та нестабільності міжнародних валют дана функція виконується не завжди ідеально. З іншою сторони інформація про те, як розподіляють ці резерви є закритою навіть для Парламенту та Національної Ради України. Тому постає питання ефективного регулювання та управління ними, але невідомо як, оскільки зако-

нодавством чітко не визначено процес використання цих резервів [4]. Натомість НБУ надає інформацію про валютні резерви МВФ. Окрім цього, коли НБУ розміщує резерви за кордоном це свідчить про те, що він погоджується на умови угоди з іншими країнами, а це йде всупереч фінансовій незалежності держави.

Як бачимо проблеми даного правового регулювання НБУ залишаються актуальними і на сьогоднішній день. Це говорить про те, що практика не відповідає закріпленим нормам у законодавстві. Законом про НБУ чітко встановлено його повноваження, функції, основні шляхи підтримання економіки країни, статус. Але навіть усупереч чітко регламентованому та затвердженому порядку букві закону, реальності досить не втішні. Необхідно врахувати ті фактори, які формують ЗВР більш глобально. Наприклад, напрямок розвитку монетарної політики, рівня стабільності національної економічної системи, загального рівня ВВП, рівень інфляції.

Чинне законодавство закріплює, що до ЗВР входить лише резерви НБУ. Професіоналізм посадових осіб також грає важливу роль при збільшенні ЗВР. Так, наприклад, уповноважені з даних питань не можуть виробити певної стабільності. Ще з моменту проголошення незалежності до сьогодні показники постійно коливаються. У лютому 2010 р. втрати ЗВР були близько 4 мільярдів доларів США. З початку даного року до сьогоднішнього дня відтік ЗВР складає близько півмільйона доларів США. Тенденція постійної зміни і коливання не призводить до усталеності та стабільності. Постає необхідність у реорганізації штабу усіх управлінських структур до меж компетенції яких входить дане питання. Іншими словами необхідні «нові розуми», що могли б чітко знайти шляхи до вирішення даних нестабільностей. Зокрема, перше, що необхідно втілити в життя це внести зміни до чинного законодавства. А саме затвердити норми, які б чітко регламентували та розподіляли повноваження між ВРУ та НБУ, а саме шляхи їх координації. Також працівники НБУ мають прислухатися до експертів у сферах економічної теорії та фінансового права. ЗВР можуть збільшуватися, якщо органи державної влади будуть частіше враховувати міжнародний досвід. Так підвищення питомої ваги золота на 15 % буде дорівнювати європейським стандартам, іншими словами оптимізація ЗВР — найкращий шлях до того, щоб їх показник завжди був стабільний і не падав.

Література

1. Конституція України Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141.
2. Патики Н. Міжнародні валютно-кредитні відносини: курс лекцій / Н.І. Патики. — К.: КиМУ, 2002. — 104 с.
3. Дзюблук О. В. Валютна політика: підручник / О. В. Дзюблук. — К.: Знання, 2007. — 422 с.
4. Ковальчук А. Т., Матіос А. В. Валютні резерви: проблеми функціонування, розміщення та використання / А. Т. Ковальчук, А. В. Матіос // Економічний часопис — XXI. — 2009. — № 11 — 12. — С. 13 — 16.

Драценко А. О.,

*студент 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

БАНКІВСЬКЕ КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Останнім часом проблеми банківського кредитування дедалі більше впливають на розвиток економіки. В останні десятиріччя в Україні спостерігається стрімкий розвиток банківського кредитування. Банківська система стає провідним сектором економіки. Водночас протягом останніх років Україна дедалі гостріше відчуває проблеми кредитування. Безвідповідальність клієнтів банку спричиняє зростання рівня простроченої позичкової заборгованості. Велика кількість банків потерпають від недосконалої оцінки ризиків і вимушені завищувати відсоткові ставки за кредитами, від чого, своєю чергою, потерпають позичальники [1].

Процес економічних перетворень в Україні після проголошення незалежності розпочався з реформи банківської системи, яка продовжує розвиватись і модернізуватись і на сьогодні. Комерційні банки стали центральною ланкою ринкової системи функціонування економіки, в умовах якої банківська справа набуває надзвичайної ваги у суспільному житті. Банки своєю діяльністю активно впливають на всі економічні й соціальні процеси у країні. У ринкових умовах з банківською справою постійно стикаються майже всі члени суспільства, чим зумовлюється необхідність того, щоб усі члени суспільства були добре обізнаними з банківською діяльністю [2].

Банківська система України розвивалась прискореними темпами. Переломним у її розвитку став 2008 р., за підсумками якого ВВП виріс лише на 2,1 %, а промислове виробництво знизилось на 3,1 %. Відбувся спад внутрішнього та зовнішнього попиту. Катастрофічне погіршення економічної ситуації поглиблювалось різким знеціненням гривні, яка за останні місяці 2008 р. впала на 60 % [3].

Оскільки до кризи більшість кредитів видавались у іноземній валюті, то через девальвацію гривні знизилась платоспроможність позичальників повертати кошти. У такій ситуації посилились тенденції до зміни структури власності й активного втручання НБУ у фінансову політику. Причиною виникнення кризи в Україні є залучення банками зовнішніх запозичень з метою кредитування в Україні. Причому важливим є те, що переважно здійснювалося споживче кредитування населення. Тобто гроші сплачували не на реальний розвиток економіки, а на споживання матеріальних благ.

Головною проблемою стало те, що гроші надавалися споживачам на тривалий термін, але через світову фінансову кризу іноземні банки спочатку зробили жорсткішими умови залучення кредитів в Україну, а незабаром взагалі перестали надавати кредити українським банкам. Беручи до уваги статистичні дані НБУ останніх років, стає помітним сповільнення темпів розвитку кредитування в Україні. У 2008 р. обсяги виданих кредитів становили 734 млрд. грн., у 2009 р. — 723 млрд. грн., у 2010 р., порівняно з 2009 р. обсяги наданих кредитів скоротилися на 7 млрд. грн.

Впродовж 2011 р. загальний обсяг кредитування збільшився тільки на 10 %, що було повільніше, ніж зростання ВВП [3]. Жорстка валютно-кредитна політика НБУ та проблеми з ліквідністю банків в Європі вплинули на вартість фінансування українських банків у 2011 р. Це підштовхнуло банки до відповідного підвищення ставок за кредитами. Хоча ситуація з ліквідністю трохи покращилася у грудні 2011 р. і січні 2012 р., ця ліквідність головним чином короткострокова.

Зростанню обсягів банківського кредитування в Україні, перешкоджають ряд чинників, а саме:

- відносно високий рівень ризиків банків: валютного і кредитного – через значну доларизацію активів банківської системи; операційних і регуляторних – через політичну нестабільність та мінливе нормативно-правове середовище; ліквідності – через пе-

реважання короткострокових пасивів у структурі ресурсної бази і збереження ризиків її відтоку, обмежених можливостей рефінансування зовнішніх запозичень;

- збереження великої частки неробочих активів через відкладені кредитні ризики за реструктуризації банками проблемної заборгованості;

- збереження низького рівня довіри внутрішніх і зовнішніх інвесторів та кредиторів до банківської системи, що обмежить можливості залучати додаткові фінансові ресурси на внутрішньому та зовнішньому ринках капіталу;

- низький рівень фінансування іноземними групами своїх дочірніх українських банків через високі кредитні і девальваційні ризики, а також через проблеми з ліквідністю самих материнських груп.

Специфіка сучасної практики кредитування полягає в тому, що українські банки не мають довершеного механізму оцінки кредитоспроможності позичальника, що є заставою їхньої фінансової безпеки.

Не можна не погодитись з Л. Б. Євтухом, що для підвищення ефективності функціонування системи банківського кредитування потрібно дотримуватись працівникам банку встановлених стандартів кредитування, інструкцій; забезпечувати високий рівень професійної підготовки банківських працівників; встановлювати довготермінову співпрацю між позичальником та кредитором; вести загальнодержавний офіційний реєстр виданих кредитів; приділяти більшу увагу відбору інвестиційних проектів тощо

Література

1. Банківський менеджмент : навч. посібн. / за ред. О. А. Кириченка. — К. Вид-во «Знання-Прес», 2008. — 438 с.
2. Євтух Л. Б. / Вісник Української академії банківської справи : зб. Наук. праць. — 2003. — № 2. — С. 68-71.
3. Проблеми і перспективи розвитку банківського кредитування в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/sre/2012_7/376.pdf.

Кіндра М. В.,
*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЕКОНОМІКИ

Туризм є однією з найбільш динамічних та перспективних галузей світової економіки. Його частка становить близько 12 % світового валового внутрішнього продукту, 7 % загального обсягу інвестицій, 11 % світових споживчих витрат, 5 % усіх податкових надходжень і третину світової торгівлі послугами. За прогнозами експертів, число поїздок в світі до 2020 р. досягне 1,6 млрд. туристських прибуттів, з яких 717 млн. припадає на Європу [1].

Туризм істотно впливає на економічний розвиток держави, сприяє створенню нових робочих місць, є джерелом поповнення бюджету та припливу валютних надходжень, поєднує прибутковість з екологічною рівновагою.

Враховуючи велике значення туристичної галузі, Україна задекларувала її одним з пріоритетних напрямів розвитку національної економіки. Проте Україна, маючи усі передумови, не приділяла належної уваги розвитку туризму. У зв'язку з такою ситуацією питання проведення якісної оцінки та регулювання туристичної привабливості регіону набувають значної актуальності.

Рівень забезпеченості України туристичними ресурсами є дуже високим. По-перше, в Україні значна кількість унікальних та естетично привабливих природних ландшафтів, що придатні для тривалого відпочинку та пригодництва у поєднанні з місцевими пам'ятками культури та природи. Зокрема, це гірські території Карпат (гірськолижні центри, наприклад, Ворохта) та Криму (наприклад, Ай-Петрі), приморські ресурси Південного берегу Криму та морських прибережних територій Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької і Донецької областей, річкові ресурси, що передусім пов'язані із мальовничими ландшафтами навколо Дніпра, Десни, Південного Бугу тощо.

По-друге, в Україні сконцентрована величезна кількість культурно-історичних ресурсів. Так, Центральна Україна багата на історичні пам'ятки, пов'язані із запровадженням і розвитком укра-

їнської державності та культури, Південна Україна є територією, де виявлено чимало пам'яток античної культури, Західна Україна виділяється етнічними особливостями, пам'ятками фольклору, народної архітектури.

В Україні налічується понад 200 тис. об'єктів пізнавального туризму, понад 300 музеїв [2]. Всесвітньо відомими є історико-культурні заповідники (Києво-Печерський, Переяслав-Хмельницький, Хортиця, Поле Полтавської битви) та історико-архітектурні заповідники (Львівський, Кам'янець-Подільський, Новгород-Сіверський, Софіївський). Важливе значення мають палацово-паркові комплекси (Воронцовський, Лівадійський), старовинні замки (Мукачівський на Закарпатті, Луцький на Волині), фортеці (генуезькі фортеці Криму — Судак, Ялта, Феодосія; Хотинська на Буковині, Кам'янецька на Поділлі), залишки стародавніх міст (Ольвії, Херсонеса, Неаполя Скіфського), місця паломництва (Печерська, Почаївська Лаври). І це далеко не остаточний перелік природних та історико-культурних туристичних ресурсів України.

Водночас рівень забезпеченості України туристичною інфраструктурою є недостатнім. Найістотніша проблема — відсутність достатньої кількості готельних комплексів, мотелів, хостелів. Так, станом на 2012 р. в Україні функціонує лише 6041 підприємство готельного типу [3].

Звертаючи увагу на транспортну інфраструктуру, зазначимо, що незважаючи на загальне збільшення довжини доріг з твердим покриттям, проблемою залишається стан та якість дорожньої системи України.

Основу державного регулювання туризму становить закон України «Про туризм» [4], що визначає загальні правові, організаційні та соціально-економічні засади реалізації державної політики України в галузі туризму та спрямований на забезпечення прав громадян на відпочинок та інших прав при здійсненні туристичних подорожей.

Постановою Верховної Ради України № 11-VII [5] від 25 грудня 2012 р. створено Комітет з питань сім'ї, молодіжної політики, спорту та туризму [6], що передбачає створення організаційно-правових та економічних засад становлення туризму та його інфраструктури як важливого засобу культурного та духовного виховання громадян України, відтворення їх трудового потенціалу. Нажаль, в Україні сьогодні фактично відсутня якісна реклама та

глибинна інформація про тури по країні та послуги, які надаються, готелі, санаторії тощо.

Інвестування галузі туризму передбачає сукупність умов, ресурсів і заходів, необхідних для здійснення інвестиційного процесу. Значна увага звертається саме на залучення іноземного капіталу.

Підсумовуючи все вищезазначене, можна стверджувати, що успішність функціонування національної туристичної галузі залежить, в основному, від ефективної системи управління та координації всіх компонентів туристичної привабливості: від туристичних ресурсів та інфраструктури до залучення інвестицій в їх розвиток та якісне обслуговування. Все це вимагає пошуку шляхів не лише покращення стану окремих складових туристичної привабливості, але й визначає необхідність комплексного пошуку заходів її підвищення та максимальної кооперації і координації всіх суб'єктів туристичного господарства.

Література

1. Любіцева О. О. Туристичні ресурси України: Навч. посіб. / О. О. Любіцева, Є. В. Панкова, В. І. Стафійчук. — Київ: Альтерпрес, 2007. — 369 с.
2. Офіційний сайт Всесвітньої туристичної організації [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.unwto.org.
3. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
4. Закон України «Про туризм» від 18.11.2003 № 1282-IV [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
5. Постанова Верховної Ради України «Про комітети Верховної Ради України» 25.12.2012 № 11-VII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
6. Офіційний сайт Комітету з питань сім'ї, молодіжної політики, спорту та туризму [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://komsport.rada.gov.ua>.

Косенко М. А.,

*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Можна виділити декілька головних проблем розвитку сільських територій, що потребують негайного вирішення: це деіндустриалізація сільського господарства, житлові умови, державна

підтримка села, соціальні проблеми, оплата праці та бідність та, як наслідок, демографічні проблеми.

Формування соціально-економічних умов розвитку села разом з організаційно-технологічними особливостями аграрного виробництва, у якому основним засобом виступає земля, а предметом праці слугує сукупність сільськогосподарських культур і видів продуктивних тварин, створюють специфічний спосіб життя сільського населення держави, що знаходиться в основі організації аграрного виробництва як сектору народногосподарського комплексу.

Аграрний сектор, який охоплює сільське господарство та харчову й переробну промисловість, забезпечує продовольчу безпеку й продовольчу незалежність країни, близько 60 % фонду споживання всього населення. Цей сектор економіки посідає друге місце у товарній структурі експортних поставок. Сільська мережа розташована по всій території держави, де постійно проживає понад третини загальної кількості населення країни. Отже, українське село — це понад 28 тисяч населених пунктів. Працездатна чисельність сільських жителів налічує 8,3 млн. осіб. З них працююча категорія працездатного населення у сільському господарстві дорівнює 3,8 млн. осіб, тобто 45 %. Із числа зайнятих 40 % працювало за межами свого населеного пункту, а 71 % — у містах і селищах міського типу. Таким чином, безпосередньо у сільськогосподарському виробництві України зайнято не більше 2,3 млн. жителів села працездатного віку. Разом з тим необхідно підкреслити, що протягом останніх кількох років, кількість сільських жителів, які працюють за кордоном, збільшилась майже на 55 тис. осіб. Фактично ця цифра в декілька разів більша [1, С. 35-39].

Слід зазначити, що продовольча криза стала явищем резонансного характеру в планетарному розвитку суспільного буття, скоріше — системного посилення жорстокості різноманітних умов, тісно пов'язаних з процесом відтворення продовольчих ресурсів для забезпечення наростаючої світової чисельності населення. Ситуація, що склалася в світі з продовольством, безпосередньо стосується і України. З одного боку, продовольча криза не обминула і нашу державу, а з іншого — в Україні є реальні можливості для збільшення виробництва й експорту, зокрема зерна. Урожай зернових щорічно становить в середньому 34 — 40 млн. тонн. За оцінкою

міжнародних фінансових організацій, при умові вкладення відповідних інвестицій у перспективі можна довести урожай зернових культур до 70 млн. тонн і стати важливим постачальником продовольства на світовий ринок.

Сьогодні у виробничій сфері України спостерігається досить стрімка тенденція до деіндустріалізації сільського господарства. Основний капітал в галузі зменшився в 1,7 рази. Частка інвестицій в сільське господарство в народногосподарському комплексі скоротилася з 24 до 6 %. Різко знизився демографічно-відтворювальний процес на селі, активізувалась міграція сільської молоді за кордон, що нині набуло визначального впливу на деградацію українського села. До тенденції сільської бідності слід віднести такі. По-перше, сільське населення має значно нижчі темпи (відставання становить 30-60 %) зростання заробітної плати і відповідне формування доходів сільського домогосподарства. По-друге, перехід частини населення працездатного віку в число безробітних (рівень безробіття в регіоні, зокрема серед сільського населення віком від 35 до 55 років, становить понад 8 %), матеріальна допомога на випадок безробіття яких майже в два рази нижча, ніж для міського безробітного населення. По-третє, сільське населення регіонів має більші бар'єри в доступі до системи соціальних пільг і виплат, комунального обслуговування. Цей факт посилює сільську бідність та негативно позначається на розвитку демографічного й трудового потенціалу регіону [2, С. 41-43].

Отже, нинішній соціально-економічний стан українського села, аграрного сектору економіки перебуває в критичній фазі, яка тягне за собою дестабілізацію всього народногосподарського комплексу країни. Сучасний стан українського села, його соціально-економічної інфраструктури, культурно-побутові умови населення, рівень оплати праці є незадовільними [3, С.86-89]. Вирішення цих неможливо без всебічної допомоги від держави і потребує значних інвестицій, переходу на якісно новий рівень розвитку економіки аграрного сектору на основі передових технологій. Держава має виробити цілісну саморегульовану систему для вирішення економічних, соціальних проблем та забезпечити продовольством належної якості населення, стати провідним експортером сільгосппродукції.

Література

1. Збарський В. К., Горьовий В. П. Демографічні проблеми в Україні та шляхи їх розв'язання / В. К. Збарський, В. П. Горьовий // Економіка АПК. — 2009. — № 11. — С. 35-39.
2. Іванюта В. Ф. Методологічні підходи до оцінки та подолання бідності сільського населення / В. Ф. Івалюта // Економіка АПК. — 2008. — № 6. — С. 41-43.
3. Рябоконь В. П. Основні напрями соціально—економічної перебудови та розвитку українського села / В. П. Рябоконь // Економіка АПК. — 2008. — № 6. — С. 86-89.

Крижанівська А. О.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ПІДПИСАННЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ УКРАЇНА — ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ

Переговорний процес щодо Угоди про асоціацію Україна — ЄС (далі — УА) був розпочатий 5 березня 2007 р. і тривав майже п'ять років. Назва угоди була попередньо узгоджена міністрами закордонних справ Європейського Союзу 22 липня 2008 р. у Брюсселі на засіданні Ради ЄС. Про завершення переговорів договірні сторони оголосили під час саміту Україна — ЄС, що відбувся в Києві 19 грудня 2011 р. Підписання даної Угоди планується на листопад 2013 р.

Для нашої держави підписання Угоди про асоціацію (УА) матиме цілу низку наслідків як фінансового, так і інституційного характеру. Ключовий компонент Угоди про Асоціацію — це наближення законодавства та адміністративних процедур України до відповідних норм та процедур ЄС. Це завдання покладено на сектор державного управління, і його реалізація визначатиме вплив та довгострокові наслідки УА для країни у цілому. Угода містить перелік з понад 350 директив та інших нормативних актів ЄС, з якими має бути поступово гармонізоване законодавство України.

Основний текст Угоди містить понад 900 сторінок, 80 % яких займає торгівельним питанням стосовно зони вільної торгівлі між Україною та ЄС. Дана зона має бути створена не пізніше, ніж через

10 років після підписання Угоди. 15 % тексту Угоди займає економічне та секторальне співробітництво. Цей розділ разом з розділом про торгівлю є ядром угоди, містить конкретні заходи із впровадження законодавства ЄС (усього близько 300 документів), що вплине на реформування всієї економіки.

Угода базується на тому, що сторони мають спільні цінності: верховенство права, повагу до демократії, прав людини і її основних свобод, зокрема, прав національних та інших меншин, а також керуються принципами вільної ринкової економіки.

Наведемо ряд моментів, що мають вплинути на соціально-економічне життя не тільки всієї країни, але й кожного пересічного громадянина нашої держави:

1) Зменшення корупції. Кожен розділ Угоди базується на боротьбі з корупцією в державній та приватній сфері. Зміни відбудуться в управлінні державними фінансами та плануванні державного бюджету. Зміняться функції КРУ та Рахункової палати.

2) Посилення захисту прав споживачів. Вводяться європейські стандарти контролю якості продукції. Ліквідуються мита на імпорт. Українські товари стануть максимально безпечними та продаватимуться на європейських ринках. Українці, в свою чергу, отримають дешевші європейські товари.

3) Переваги для малого та середнього бізнесу. В Україні стане вигідно виробляти товари. Продукція взагалі не буде сертифікуватися. Скасовуються ГОСТи і технічні умови. Імпортери зможуть легше оформлювати товари на митниці, митна вартість визначатиметься за контрактом.

4) Експорт товарів в ЄС. Приблизно до 383 млн. євро зможе заробити Україна за рахунок скасування ввізних мит до ЄС. На 83 % українських сільськогосподарських товарів запровадиться нульова ставка з першого дня дії Угоди. Пришвидчиться процедура сертифікації при виході на ринки ЄС.

5) Експорт послуг в ЄС. Українські компанії зможуть надавати послуги громадянам ЄС, для цього матимуть право відправляти своїх фахівців у ЄС. Українські компанії зможуть відкривати свої філії на території європейського союзу, а інвестиції матимуть додатковий захист.

6) Соціальна політика та освіта. Вводиться 4 додаткові днів відпустки. Забороняється платити жінкам менше, ніж чоловікам. Має вдосконалитись система первинної медичної допомоги. На-

вчальні програми у вузах і ПТУ будуть рівнозначними та уніфікованими з програмами у вузах ЄС. Українські дипломи і кваліфікації для роботи в ЄС визнаватимуться дійсними.

7) Чистіше та безпечніше довкілля. Введуться нові стандарти на якість повітря та води, зміняться методи контролю стану довкілля, управління сміттєзвалищами та переробкою сміття. Українські підприємства мають зробити свої виробництва безпечнішими.

8) Космос, наука і технології. Інформаційне суспільство. Планується сумісна праця над створенням європейської навігаційної системи — конкурента GPS. Європейський Союз користуватиметься нашими технологіями ракетобудування [1, 2].

З розвитком і впровадженням в життя всіх вищезазначених пунктів з Договору про Асоціацію Україна вийде на якісно новий рівень життя як економічно, так і соціально. Досягнення та реалізація всіх цілей, що містяться в ньому, є можливим лише за плідної, цілеспрямованої праці всієї країни.

Література

1. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами — членами, з іншої [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/kmu/con/uk/publish/article?art_id=246581344&c.

2. Економічна складова Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ier.com.ua/files/2013/EU_Ukrainen_for_pu.

Лиходєдова Т. В.,

*студентка 4 курсу Інститута економіки и управління,
Донецкий национальный университет экономики и торговли
имени М. Туган-Барановского*

КАДРОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

В рыночных условиях хозяйствования важное (если не решающее) значение приобретает экономическая безопасность всех субъектов предпринимательской и других видов деятельности [1].

Экономическая безопасность фирмы (предприятия, организации) — это такое состояние корпоративных ресурсов (ресурсов капитала, персонала, информации и технологии, техники и обо-

рудования, прав) и предпринимательских возможностей, при котором гарантируется наиболее эффективное их использование для стабильного функционирования и динамического научно–технического и социального развития, предотвращение внутренних и внешних отрицательных влияний (угроз) [1].

В свою очередь, достижение экономической безопасности невозможно без обеспечения важной её составляющей — кадровой безопасности, так как персонал, кадры первичны для любой её составляющей (финансовой, информационной, технико-технологической, правовой, экологической).

Кадровая составляющая — это комбинация составляющих (финансовая, карьерная, безопасность труда, информационная безопасность, пенсионно-страховая безопасность, безопасность владения современными знаниями, психологически-коммуникационная безопасность), которые связаны между собой и рассматриваются как единое целое.

Следовательно, обеспечение кадровой безопасности является необходимым условием безопасного функционирования предприятия. Персонал воздействует на экономическую безопасность через следующие направления:

- удачный подбор персонала;
- оптимальное число работающих;
- профессиональная подготовка кадров;
- правильная организация и дисциплина труда;
- мотивация персонала;
- сохранение коммерческой тайны.

Обеспечение кадровой безопасности — это система, комплекс мер по предотвращению рисков связанных с персоналом, его интеллектуальным потенциалом и трудовыми отношениями в целом.

Меры по обеспечению кадровой безопасности целесообразны в следующих ситуациях:

- при подборе кандидатов на вакантные должности;
- при работе с трудовым коллективом;
- при служебных разбирательствах в связи с чрезвычайными происшествиями;
- при планировании увольнения сотрудников [2].

В Кодексе законов о труде Украины указан ряд документов, напрямую влияющих на безопасность предприятия, и служба пер-

сонала як раз обязана забезпечити їх наявність, правильність, робітоспособність і відсутність негативних юридических наслідків.

К таким документам, в першу чергу, належать:

- трудовий договір;
- правила внутрішнього трудового розпорядку;
- договір о повній індивідуальній (колективній) матеріальної відповідальності;
- документація по охороні праці і др.

Ітак, можна зробити висновок, що забезпечення кадрової безпеки є необхідною складовою економічної безпеки підприємства. Забезпечити кадрову безпеку на підприємствах України можна при прийнятті наступних заходів: наявність і застосування документів, безпосередньо впливають на безпеку підприємства; впровадження унікальної технології кадрової безпеки, яка дозволить не тільки ефективно боротися з шахрайством і крадікством співробітників, але і забезпечити управління ризиками при підборі персоналу. Забезпечення кадрової безпеки необхідно здійснювати в взаємозв'язку всіх її складових.

Література

1. Покропивний С. Ф. Економіка підприємства [Текст]: навчальний посібник / С. Ф. Покропивного. — К.: КНЕУ, 2003. — 608 с.
2. Все аспекти роботи з людьми. Кадрова безпека [Електронний ресурс]. — Електронні текстові дані. — Режим доступу: http://www.asp-consult.ru/konsalting1/kadrovaya_bezopasnost/.

Долматова Г. О.,

*студентка 3 курсу інституту обліку і фінансів,
Донецький національний університет економіки і торгівлі імені
Михайла Туган-Барановського*

МЕТОДИ Й ГОЛОВНІ ВАЖЕЛІ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ

Найважливішими питаннями, за умов, що склалися в Україні, є формування сучасного трудового мотивування, створення та використання нових методів оцінки якості роботи персоналу на підприємствах, які мотивували б працівників та сприяли високій результативності.

З погляду управління мотивація це по-перше, функція управління, що створює у підлеглих стимули до праці з максимальною віддачею та прибутком для підприємства. По-друге, прямий і непрямої вплив на персонал для його орієнтації та розвитку трудового потенціалу.

Основи сучасних концепцій мотивування закладено у працях відомих зарубіжних учених: Ф. Мак-Клелланда, А. Маслоу, Л. Портера, Ф. Тейлора та інших, також такі вітчизняні вчені, як: Г. Дмитренко, М. Туган-Барановський та інші.

Під час управління персоналом на підприємствах використовують методи мотивування, які спонукають до тих чи інших дій, а саме:

- організаційно-розпорядчі — встановлюють допустимі норми поведінки, пояснюють мету та завдання трудової діяльності, методи базуються на змушенні до виконання діяльності, справедливому нормуванні праці, створенні сприятливих умов праці [2, С. 112].

- соціальні або соціально-психологічні (неекономічні або нематеріальні);

- економічні (матеріальні).

На думку В. Т. Жигалова та Л. М. Шимановської, за допомогою цих методів можна досягти: дотримання організованості та впорядкованості у трудовій діяльності персоналу; контролю та координації в роботі [3, С. 41].

Соціальні методи — система важелів впливу на процеси формування та розвитку ефективних комунікацій [2, С. 149].

До складу соціальних методів учений Е. Е. Вершигора [4, С. 113] відносить: соціальне прогнозування — визначає методи соціального впливу; соціальне нормування — наявність норм, які встановлюють порядок поведінки; соціальне регулювання — підтримання справедливості у колективі та соціальне планування — постановка цілей.

Психологічні методи — методи, що спрямовані на конкретну особистість робітника. Вони використовуються з метою встановлення найбільш сприятливого психологічного клімату.

Жигалов В. Т. та Л. М. Шимановська розглядають такі основні групи психологічних методів управління мотивуванням персоналу підприємств [3, С. 48]: методи психологічного спонукання — розвиток ініціативи; методи формування і розвитку трудового колек-

тиву; методи гуманізації стосунків; методи професійного відбору і навчання — розвиток компетентності співробітників.

Дороніна М. С. [2, С. 116-117] виділила основні способи психологічного мотивування персоналу: переконання — зміни думок особи на основі обґрунтованої версії; спадковість — прагнення людини до спадкоємства; залучення — активізація виконання дій; навіювання — вплив на психіку людини; психологічний тиск — активізація страхів об'єкта мотивування.

Економічні методи займають головне місце серед методів впливу на трудову діяльність персоналу. Маслов Є.В. економічні методи визначає, як систему мотивів та стимулів, що спонукають весь персонал до ефективної трудової діяльності для досягнення загальних результатів [1, С. 52].

Серед економічних методів мотивування в управлінні персоналом можна виділити: планування, комерційний розрахунок, цінова політика, фінансова політика та інше.

Одним з основних методів мотивування трудової діяльності персоналу є заробітна плата, яка дає змогу контролювати матеріальні інтереси персоналу підприємства, забезпечувати зростання його життєвого рівня.

Комплексне використання економічних методів дасть змогу підвищити ефективність роботи персоналу, але рекомендується використовувати підвищення оплати праці як короткостроковий метод мотивації. Тому останнім часом керівники почали опановувати нематеріальні методи мотивації.

Нематеріальна мотивація — це процес спрямований на немонетарне заохочення та формування корпоративного духу працівників, що сприяє підвищенню інтересу персоналу до роботи.

Нематеріальну мотивацію поділяють на: нормативна мотивація — це заохочення людини до певної поведінки шляхом переконання, навіювання; примусова мотивація, заснована на використанні влади; стимулювання — це дія безпосередньо на особу, зовнішні обставини за допомогою благ — стимулів.

На сьогоднішній день використання матеріального заохочення без орієнтування на нематеріальну мотивацію не принесе кращого ефекту як при використанні цих двох методів. Нематеріальна мотивація повинна бути пріоритетом, частиною культури компанії, яка базується на внутрішніх потребах працівників, а монетарна мотивація повинна носити додатковий преміальний характер.

Таким чином, неможливо створити єдиний мотиваційний підхід до людей, які працюють на підприємствах різних типів, щоб вітчизняні підприємства вижили в сучасних умовах, на них має працювати висококваліфікований персонал, мотивований на досягнення цілей організації за допомогою ефективних методів, такі як економічні, але мотиваційний механізм на підприємстві повинен більшою мірою ґрунтуватися на нематеріальній мотивації, бо основа трудової діяльності є людські взаємовідносини.

Література

1. Маслов Е. В. Управление персоналом предприятия / Е. В. Маслов; под. ред. П. В. Шеметова. — М. : ИНФРА-М; Новосибирск: НГАЭиУ, 1999. — 312 с.
2. Доронина М. С. Управление мотивацией / М. С. Доронина, Е. Г. Наумик, О. В. Соловьев. — Харьков: Изд. ХНЭУ, 2006. — 240 с.
3. Жигалов В. Т. Основи менеджменту і управлінської діяльності / В. Т. Жигалов, Л. М. Шимановська. — К. : Вицашк., 1994. — 223 с.
4. Вершигора Е. Е. Менеджмент / Е. Е. Вершигора. — [2-е изд., перераб. и доп.]. — М. : ИНФРАМ, 2001. — 283 с.

Берёза Д. А.,

*студентка 5 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА

Результатом развития экономических отношений в Украине и других странах является изменение содержания и формы социального обеспечения. Наряду с традиционными формами появляются новые социальные инструменты, которые характеризуют социальную ответственность работодателя и являются инструментами мотивации персонала. Дополнительный социальный пакет (СП) для работника следует рассматривать как эффективный способ мотивации персонала и повышения уровня продуктивности труда [3].

Следует отметить, что существует основной (базовый) СП, который заключается в гарантировании минимальных условий труда и предоставлении льгот и гарантий, предусмотренных действующим законодательством и дополнительный пакет, который включает различные материальные блага, предоставляемые ра-

ботодателем по собственной инициативе [4]. Наличие на предприятии дополнительного СП имеет правовые основания — ст. 9-1 Кодекса законов о труде предусматривает, что «предприятия, учреждения, организации в пределах своих полномочий и за счёт собственных средств могут устанавливать дополнительные по сравнению с законодательством трудовые и социально-бытовые льготы для работников» [1]. Но какие именно «дополнительные» законодательство не уточняет.

Актуальность проблемы обусловлена тем, что, учитывая существенные недостатки в социально-трудовой сфере, наполнение и предоставление СП на предприятиях (как частных, так и государственных) не соответствует нормам и реалиям современной жизни и носит стихийный и нефиксированный характер. Предоставление СП присуще сегодня только крупным и авторитетным игрокам на экономическом пространстве Украины. К факторам, которые негативно влияют на внедрение системы наполнения и предоставления СП в Украине можно отнести: отсутствие объективных критериев оценки персонала; устарелость системы трудовых отношений; кризисные экономические процессы в стране и колебания на валютном рынке; нестабильность налоговой системы; слабое нормативно-законодательное обеспечение; растущий спектр влияния «теневой» экономики на основные процессы и отношения в стране [2].

В зарубежных странах в условиях рыночной экономики СП для наёмного работника из способа дополнительного стимулятора превратился в действенный инструмент мотивации персонала, для потенциального работника — в одну из базовых требований к работодателю, а для самих компаний социальный пакет является одним из критериев авторитетности, стабильности, успешности, а также показателем уровня корпоративной культуры. В западной системе менеджмента сформировался ряд устойчивых методов наполнения СП, среди которых наибольшее распространение получили:

1. «Институциональный метод» (или традиционный) — наполнение СП происходит согласно стандартам законодательства и, возможно, актов самого предприятия, он включает в себя базовые пункты: предоставление отпусков, пособия по болезни, праздники и др., оплаты определенного процента от стоимости путёвок, премии за достижения, за преданность делу и т.п.;

2. Программа «Буфет», которая предусматривает, что сотрудник имеет возможность пересмотреть свой СП и сделать выбор в пользу увеличения объёма наиболее важных для него выплат и услуг (например, лечение в стоматологии) за счёт снижения объёма других услуг (например, негосударственного пенсионного страхования);

3. «Комплексная программа», предлагающая на выбор работникам предприятия несколько различных пакетов выплат и услуг примерно одинаковой стоимости, но разных по «наполнениям». Как пример, это могут быть пакеты, рассчитанные на молодых сотрудников (помощь в получении специфических (по условиям получения) кредитов на жильё или приобретение авто, дополнительное обучение и др.);

4. «Система баллов», которая основывается на идее гибкого механизма стимулирования, адаптированного к потребностям каждого из работников;

5. «Метод ветвей», который заключается в том, что структуру предприятия делят на определенные подразделения, или «ветви», а для каждого из них разрабатывается определенный комплект социальных и экономических возможностей, которые будут формировать СП для того или иного подразделения [3].

Таким образом, существует множество способов наполнения СП, которые активно используются в зарубежной практике и все, кроме традиционной, ориентированы на интересы работника. Отечественным кампаниям также следует учесть гибкую систему наполнения СП. Для более активного внедрения соответствующей системы предоставления СП на предприятиях Украины, считаю необходимым на государственном уровне:

1) внести изменения и дополнения в Кодекс законов о труде относительно установления расширенного перечня благ и услуг, которые обязательно должны предоставляться работникам (как государственных, так и частных предприятий всех видов экономической деятельности);

2) рекомендационный дополнительный перечень составляющих СП;

3) ввести налоговые льготы для предприятий, предоставляющих дополнительный пакет СП, чтобы мотивировать работодателей более быстрыми темпами внедрять СП.

Таким образом, социальный пакет как мотивация персонала играет важную роль в управлении предприятием, поскольку каждый работник имеет свои потребности и интересы и хочет, чтобы они были удовлетворены. В свою очередь это выгодно и работодателям, так как персонал — это главный ресурс организации, и если компания начинает вкладывать в него средства, она получит лучшие результаты и конкурентные преимущества перед другими фирмами.

Литература

1. Кодекс законів про працю України від 10.12.1971 № 322-VIII // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1971. — Додаток до № 50.
2. Гриненко А. М., Стожок Л. Г. Соціальний пакет як інструмент мотивації та соціальної захищеності працівників підприємства / А. М. Гриненко, Л. Г. Стожок // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_4/29.pdf.
3. Лазоренко Л. В. Сучасні аспекти мотивації персоналу / Л. В. Лазоренко // Фінансово-економічні проблеми розвитку підприємництва в Україні: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., (м. Житомир, 6-7 жовт. 2005 р.). — Житомир, 2005. — С. 96-97.
4. Харченко Т. М. Соціальний пакет як інноваційна технологія мотиваційного менеджменту / Т. М. Харченко // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/nppdaa/2011/3_1/279.pdf.

Мандрик В. В.,

*студент 2 курсу Інституту прокуратури і слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТРАХОВИЙ РИНОК В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

З огляду на ризиковане функціонування будь-якого підприємства і не менш ризиковане проживання кожної людини існує нагальна потреба попереджувати й відшкодовувати збитки, що їх завдають ризиковані обставини. Без цього неможливо забезпечувати безперервність процесу виробництва матеріальних благ, підтримувати належний рівень життя людей. Тому страхування є перспективним видом діяльності, хоч і досить складним за своєю природою.

У зв'язку з сучасними трансформуваннями ринкової економіки з метою забезпечення стабільності розвитку та ефективності економічних відносин, підвищення рівня життя населення, соціальної стабілізації зростає роль страхового ринку — особливої сфери грошових відносин, де об'єктом купівлі-продажу виступає специфічна послуга — страховий захист, формується пропозиція і попит на неї [1].

Об'єктивними умовами існування страхового ринку є суспільна потреба у страхових послугах та наявність страховика, здатного її задовольнити. Учасниками страхового ринку є страхувальники, застраховані, вигодонабувачі, страховики, перестраховики, товариства взаємного страхування, страхові та перестрахові брокери, страхові агенти, актуарії, аварійні комісари, а також професійні об'єднання страховиків, страхових посередників та інших учасників страхового ринку [2]. Вони є самостійними у своїх рішеннях, між ними існує рівноправне партнерство, розвинена система горизонтальних і вертикальних зв'язків. Відповідно до норм Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про страхування» (2001) в Україні вже створені й провадять свою діяльність такі об'єднання, як: Ліга страхових організацій України, Моторне (транспортне) страхове бюро, Авіаційне страхове бюро, Морське страхове бюро, Національний ядерний страховий пул та інші.

Не дивлячись на зазначені утворення, страховий ринок нашої держави все ще перебуває на початковому етапі розвитку, окремі його сегменти стрімко розвиваються, проте рівень страхового покриття залишається на низькому рівні (він складає лише 3-5 %, тоді як у країнах Західної Європи — понад 95 %). Розвиваються лише класичні види страхування — КАСКО, майнове страхування, тоді як, наприклад, медичне страхування знаходиться на етапі зародження.

Причинами цього є, по-перше, низька капіталізації українських страхових компаній, по-друге, вітчизняні страхові компанії в основному поки не готові працювати з незначними сумами індивідуального страхувальника, а більш орієнтовані на фінансово-промисловий бізнес [1].

На сьогоднішній день актуальними проблемами страхового ринку є:

- відсутність цілеспрямованої державної політики у даній сфері, що супроводжується невідповідністю вітчизняного законо-

давства міжнародним стандартам та недостатнім регулюванням страхового посередництва;

- значна інформаційна закритість діяльності страхових компаній, під якою криється недосконала фінансова звітність і методи обробки даних;

- низький рівень страхової культури населення;

- нерозвиненість довгострокового страхування життя, зумовлене недовірою населення й господарських об'єктів до страхових компаній;

Значна кількість наявних проблем пояснюються передусім прагненням страхових компаній максимізувати прибуток, незважаючи на всі вище зазначені недоліки.

Аналізуючи їх, для удосконалення та подальшого ефективного розвитку страхового ринку України потрібно здійснити ряд першочергових заходів:

- розробити ефективні механізми захисту інтересів страхувальників та споживачів страхових послуг;

- збільшити капіталізацію страховиків та конкурентоспроможність національного страхового ринку;

- підвищити прозорість діяльності учасників страхового ринку [3];

- впорядкувати страхове законодавство в цілому та окремих його положень, і привести їх у відповідність до існуючих економічних реалій;

- відмінити непотрібні бар'єри, перепони та регулювання на ринку, що гальмують його розвиток та залучення іноземних інвестицій;

- створити об'єднання страховиків із метою зміцнення їх фінансового становища та надійності щодо здійснення страхових операцій, що, в свою чергу, зменшило б кількість бюрократичних перепон в даній галузі;

- розвивати страхове брокерство залученням професійних компаній;

Отже, сучасне становище страхового ринку України характеризується яскраво вираженою нестабільністю. Набутий рівень розвитку, на жаль, не відповідає тенденціям світових страхових ринків, що зумовлює його суттєве відставання у глобальному процесі формування світової фінансової системи. Український страховий ринок має великий потенціал і, якщо негативні чинники будуть

усунуті повністю (або хоча б частково), то це сприятиме інтеграції України до регіональних та світових страхових структур.

Література

1. Воробйов Ю. Н., Воробйова Є.І., Ворошило В. В. Страхування в Україні: тенденції й особливості розвитку / Ю. Н. Воробйов, Є. І. Воробйова, В. В. Ворошило // Економіка та управління. — 2006. — № 2-3. — С. 20-25.
2. Павлюченко Т. Инвесторы грядут / Т. Павлюченко // Финансы для всех. — 2006. — № 7. — С. 6.
3. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.dfp.gov.ua/fileadmin/downloads/straxuva_1kv2008_last.pdf.

Нестеренко А. А.,

*студент 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СОЦІАЛЬНА ОРІЄНТАЦІЯ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Теорія і практика соціально-економічного співробітництва, форми соціально-економічного співіснування постійно розвиваються, змінюються, вдосконалюються. Це й дає змогу говорити про соціально-економічний прогрес людства. Він охоплює процеси взаємодії людини із світом соціальної економіки, її соціально-економічну поведінку, вплив цього світу на саму людину, взаємодію людського соціуму з навколишнім середовищем, з економікою як опосередковуючою системою між природою і суспільством, створення соціально-економічного устрою — соціальної ринкової економіки [1].

Соціалізація економічної системи за своїм змістом є результатом узгодження взаємодії між продуктивними силами і відносинами економічної власності відповідно до вимог і координаційної діяльності з боку певних інститутів [2]. В свою чергу, етапом соціалізації економічної системи є соціальне орієнтування економіки, що означає плавний перехід від трохи «відстороненої» участі держави у соціальних проектах до повного і всебічного співробітництва держави і недержавних суб'єктів.

Соціально орієнтованою економікою є народна економіка, що означає розвиток економіки в інтересах народу, та її модернізація — спосіб підвищення життєвого стандарту, що передбачає

використання всіх типів і форм власності, всебічний соціальний захист населення й національне демократичне економічне планування. Така економіка відкриває широкий простір для розвитку малого та середнього підприємництва, на основі якого формуватиметься середній клас населення [3].

Важливим етапом соціалізації економічної системи має стати активна соціальна політика, але за умови стабілізації та поживлення економіки. На цьому етапі найважливішими умовами її соціалізації стає істотне збільшення ефективності економіки, спрямування зусиль на розв'язання найгостріших соціальних проблем та формування нових механізмів реалізації соціальних програм, які б забезпечували скорочення бюджетних витрат і раціональніше використання інших джерел ресурсів для функціонування та розвитку соціальної сфери. Суттєвим аспектом у зміні моделі соціалізації є перехід від переважно соціальної підтримки до соціального страхування з диференціацією ризиків і залежністю розмірів страхових виплат від страхових внесків. Це — одна з найважливіших форм переходу від системи соціального патерналізму до адресної соціальної системи, що принципово змінює характер даного блоку економічних відносин [2].

Суб'єкти соціальної економіки — це носії економічних відносин, об'єднані адекватною моделлю економічної поведінки, що забезпечує розвиток даної системи. Соціальна структура прямо взаємозв'язана з економічною. Не випадково визнанням реального існування соціальної економіки служить не просто соціальна орієнтація, а її якісна спрямованість. Критерій тут у тім, на які елементи соціальної структури спрямована економічна діяльність, яким класам, групам, прошаркам і т.п. вона сприяє. Якщо це стосується масових прошарків населення, то така економіка буде вже не просто соціальною, а демократично орієнтованою, тому що вона задовольняє їхні основні інтереси [1].

Основу соціальної економіки складає її ідеологія, що базується на двох фундаментальних положеннях. Це, насамперед, права людини, суть яких полягає у тому, що всі люди від народження дістають рівні права і задача суспільства в створенні механізмів їхньої реалізації. Друге ґрунтується на тому, що єдиним джерелом багатства є праця. Отже, чим вище є рівень розподілу створюваних матеріальних і культурних благ за працею, тим справедливіше

соціально-економічна система. По суті, ідеологія соціальної економіки визначає її основну спрямованість, пов'язану з ростом добробуту народу.

Соціальна орієнтація економічної системи передбачає пріоритетність прав людини. З огляду на концептуальний розвиток прав людини і підвищення ролі інформаційних та колективних прав, формування цільових програм структурної перебудови економіки та засобів здійснення науково-технологічного й гуманітарного поступу має стати основним засобом переорієнтування економічних відносин у сучасному світі.

До механізмів можуть належати суспільні фонди, конкурси, спеціальні програми, спрямовані на підтримку окремих осіб, зайнятих творчою діяльністю, різних суспільних організацій, науково-технічних колективів, великих науково-технічних комплексів та науково-дослідних інститутів. Не менш важливим є створення інформаційних систем, що забезпечують загальний доступ до інформації (банків даних) для інноваційної творчої діяльності. До того ж таке забезпечення повинно бути безоплатним, на відміну від комерційного використання інформації, коли інформація експлуатується на умовах платності — для одержання грошового, матеріального прибутку.

Таким чином, соціальне переорієнтування економічних систем має відбуватися на державному рівні та на рівні міждержавного спілкування, де на перший план будуть виходити пріоритети прав людини, а цінність інформації та соціального діалогу стане важливим завданням співпраці держави та недержавних суб'єктів на благо розвитку економіки.

Література

1. Щєбликіна І. О. Роль соціальної економіки у сучасному суспільстві / І. О. Щєблінка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.rusnauka.com/14_NPRT_2010/Economics/66451.doc.htm.
2. Кириленко Л. М. Соціальна орієнтація економічного розвитку: об'єктивна необхідність, сутність, напрями / Л. М. Кириленко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/trpe/2009_19/Zb19_35.pdf.
3. Енциклопедія. — К.: Видавничий центр «Академія», 2002. — 952 с.

*Поліщук В. О.,
студентка 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний Університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ АНТИМОНОПОЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ

На сьогоднішній день на ринку України панує олігополістична конкуренція, яка характеризується наявністю від 2 до 10 виробників, які випускають подібну продукцію і є надзвичайно чутливими до політики ціноутворення один одного. Також характерним для цієї ринкової структури є те, що новим виробникам надзвичайно важко проникнути на ринок. Для максимального збільшення прибутку фірми-олігополісти можуть шляхом узгоджених дій утворювати монополію. Згідно із Законом України від 11.01.2001 р. № 2210-III «Про захист економічної конкуренції» узгодженими діями є укладення суб'єктами господарювання угод у будь-якій формі, прийняття об'єднаннями рішень у будь-якій формі, а також будь-яка інша погоджена конкурентна поведінка (діяльність, бездіяльність) суб'єктів господарювання [1].

Монополізація економіки несе в собі низку недоліків. По-перше, монополії придушують конкуренцію, а це, в свою чергу, призводить до уповільнення науково-технічного прогресу. По-друге, будучи об'єднанням великих підприємств, не дають вийти на ринок меншим підприємствам попросту придушуючи їх. По-третє, можлива монополізація засобів масової інформації, за допомогою яких здійснюється вплив на свідомість населення у необхідному напрямку. По-четверте, монополії здатні збільшувати прибутки, зменшуючи обсяг випуску продукції і підвищуючи її ціну. Отже, розвиток національної економіки є можливим лише за умови поєднання як ринкових (економічних) інструментів, так і державного регулювання економіки, одним з видів якого є антимонопольне регулювання. Його головне призначення полягає у стимулюванні конкуренції, попередженні та припиненні протиправної діяльності учасників економічного процесу, які зазіхають на механізм конкурентної боротьби [3].

Для нашої країни питання антимонопольної політики є надто новим та незвичним. Специфіка економіки України полягає в тому, що ще в період її входження в народногосподарську систему СРСР

вона відзначалась одним з найвищих рівнів концентрації та централізації виробництва, його монополізацією. Сьогодні надмірний рівень монополізації не тільки зберігся, а й певною мірою навіть збільшився, оскільки держава протягом останніх років своєчасно не впровадила механізм його обмеження шляхом створення умов і підтримки конкуренції. Для боротьби з монополізацією в Україні створено Антимонопольний комітет України [1, ст. 1]. Основним змістом сучасного етапу антимонопольної політики в Україні є захист уже створеного конкурентного середовища, підвищення ефективності функціонування існуючих конкурентних відносин [2]. Від проведення антимонопольної політики в сучасних складних економічних умовах України не слід очікувати дива, однак дуже важливо, завоювати довіру й підтримку населення.

Проблемами антимонопольної політики в Україні є майже нерозвинуте законодавство щодо монополій у міжнародній торгівлі; недостатньо розвинутий захист прав інтелектуальної власності (формально захист цих прав є, однак на практиці реальних важелів впливу на порушників немає); неконкретизованість термінів, в яких має визначатись монопольне становище.

Напрямки усунення недоліків антимонопольної політики є наступними:

1. Врахування різних цілей суспільства. Наприклад, колективні угоди та злиття мають оцінюватись з огляду на суспільні інтереси, необхідно визначати баланс їхніх переваг та недоліків.

2. Використання досвіду інших країн, у якому поширеною є практика організаційного відокремлення діяльності суб'єктів природних монополій від суміжних ринків, що забезпечить: визначення тарифів на основі принципів справедливого розподілу витрат, стимулювання підприємств до скорочення витрат, підвищення якості продукції, створення умов для розвитку конкуренції тощо.

3. Надання монополістам державної методичної допомоги, розробка правових норм із ціноутворення, вплив держави за допомогою економічних методів на прийняття монополістами рішень щодо цін. Отже, реальне завдання антимонопольної політики полягає в тому, щоб поставити діяльність монополій на державний контроль, виключити можливість зловживання монопольним становищем.

Література

1. Закон України «Про антимонопольний комітет України». За станом на 18 травня 2007 р. / Верховна Рада України: Офіційне видання. — К.: Парламентське видавництво, 2007. — 44 с. — (серія «Закони України»).
2. Закон України «Про захист економічної конкуренції». За станом на 12 лютого 2001 р. / Верховна Рада України: Офіц. Вид. — К.: Парламентське видавництво, 2005. — 31 с. — (Серія «Закони України»).
3. Лайкова М. С. Правове регулювання антимонопольної діяльності в Україні / М. С. Лайкова: Автореф. дис...канд. юр. наук. 12.00.07 / Національний Університет «Харківська юридична академія України ім. Я. Мудрого». — Х., 2013. — 20 с.

Тарасовська Ю. Ю.,

*студентка 1 курсу факультету правової політології та соціології,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПОРТРЕТ УКРАЇНИ В ОЦІНКАХ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ РЕЙТИНГІВ

Стратегічною метою розвитку України є побудова сильної та сучасної європейської демократичної держави з потужною економікою. Своєрідними барометрами інвестиційного клімату будь-якої країни, у тому числі і нашої, є відомі щорічні світові рейтинги: «Doing Business», «Economist Intelligence Unit», «Forbes», «The Global Competitiveness Index» та інші. Саме на них орієнтується іноземний бізнес, вибираючи найбільш перспективні майданчики для розміщення бізнесу та інвестицій, а міжнародні інституції — при виборі партнерів для співпраці [1]. 2012 — 2013 рр відзначились для України покращенням позицій водночас у декількох економічних рейтингах. Впровадження в рамках податкової реформи системи електронного декларування, спрощення процедур реєстрації, введення єдиного соціального внеску та низка інших заходів не обійшли увагою авторитетні міжнародні експерти.

У рейтингу оцінки легкості ведення бізнесу «Doing Business 2013» Світового банку та Міжнародної фінансової корпорації (IFC) Україна піднялася відразу на 15 позицій. Ця динаміка була зумовлена поліпшенням позицій держави за шістьма субіндексами з десяти. Зміцнення позицій України у рейтингу в першу чергу було пов'язане зі зростанням за субіндексами «Започаткування бізнесу» (на 66 позицій), «Реєстрація власності» (на 19 позицій) та «Сплата

податків» (на 18 позицій). Разом з тим, спостерігалось погіршення позицій країни за субіндексами «Захист прав інвесторів» (на 3 позиції), «Зовнішня торгівля» (на 1 позицію) та «Дозвільна система у будівництві» (на 1 позицію) [2]. За цим рейтингом Україна увійшла до списку країн-лідерів зростання у рейтингу серед країн СНД. Україна потрапила до десятки країн-найбільших реформаторів податкової сфери діяльності за останні 7 років (6 місце) і до перших 25 країн, що добилися значного прогресу за останні 7 років у спрощенні умов ведення бізнесу.

Щодо майбутнього рейтингу «Doing Business 2014» існують об'єктивні причини прогнозувати зростання позицій України в ньому, завдяки значним реформам в податковій і митній сфері в 2013 році. Так, кількість часу, необхідного для дотримання податкового законодавства, вже скоротилася до 300 годин (торік 491 години) і наближається до середньосвітового показника (267 годин). Крім того, позитивним сигналом для інвесторів стало передбачене в Податковому кодексі зниження з 1 січня 2013 р. ставки податку на прибуток до 19 % і перехід від щоквартального до щорічного декларування з податку на прибуток. Крім того, введено автоматичне відшкодування ПДВ; діють «податкові канікули» для новостворених та малих підприємств, працює спрощена система оподаткування зі сплатою єдиного податку.

Що стосується інших економічних рейтингів, то місце України в них покращується лише помірно. Відповідно до результатів дослідження «The Economist Intelligence Unit» Україна, хоча і покращила за минулий рік свою позицію з 77-тої сходинки (4,29 балів з 10-ти) до 74-тої (4,92 балів з 10-ти), залишилася, на думку фахівців, важким місцем для ведення бізнесу через корупцію, бюрократію, слабкий захист прав власності і складність податкової системи [3].

За рейтингом Глобального індексу конкурентоспроможності «The Global Competitiveness Index 2013 — 2014» Світового економічного форуму (World Economic Forum) Україна посіла 84 місце зі 148 країн, погіршивши свій статус на 11 позицій порівняно з минулим роком (73 місце) [4].

У рейтингу «Forbes» найкращих для бізнесу країн Україна за 11 різними показниками посіла 104 місце зі 141 країни, обігнавши на одну позицію Росію [5].

За рейтингом економічних свобод «Index of Economic Freedom 2013» Україна опинилася в його кінці, посівши 161 місце серед 177 країн і останнє 43 місце серед 43 країн європейського регіону, хоча оцінка України на 0,2 пункту вище, ніж минулого року [6].

Необхідними є реформи щодо поліпшення інвестиційного клімату та бізнес-середовища. Саме на відновлення економічного зростання й модернізації економіки країни орієнтована запропонована Президентом України Програма економічних реформ «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». Передбачені у цій Програмі реформи спрямовані на побудову сучасної, стійкої, відкритої й конкурентоспроможної у світовому масштабі економіки, формування професійної й ефективної системи державного управління, і зрештою — на підвищення добробуту українців.

З метою активізації розпочатих в країні позитивних перетворень була затверджена Державна програма активізації розвитку економіки на 2013 — 2014 рр., пріоритетними напрямками якої є підвищення конкурентоспроможності економіки та покращення інвестиційного клімату, підтримка національного товаровиробника та забезпечення розвитку високотехнологічних секторів економіки [7].

Уряд наголошує, що висновки фахівців Світового банку будуть враховані при розробці Програми лібералізації державної податкової політики, яку доручив сформувати Президент до 2014 року. Тож на Уряд чекає велика робота щодо залучення інвестицій для створення сучасного виробництва, впровадження нових знань, технологій і принципів управління, підвищення рівня зайнятості.

Література

1. Трофименко О. Г. Впровадження електронного звітування в оцінках міжнародних рейтингів податкових систем / О. Г. Трофименко // Правове життя сучасної України: матер. Міжнар. наук. — практ. конф. НУ «ОЮА» / Одеса: Фенікс, 2013. — С. 739 — 741.
2. Місце України за рейтингом «Ведення бізнесу 2013». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: me.gov.ua/file/link/193720/file. — Назва з екрану.
3. Ukraine Economy, Politics and GDP Growth Summary. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://country.eiu.com/Ukraine>. — Названня с екрана.
4. Индекс глобальной конкурентоспособности — информация об исследовании. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index/info>. — Название с экрана.

5. Лучшие страны для бизнеса: рейтинг Forbes. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.forbes.ru/luchshie-strany-dlya-biznesa-reiting-forbes>. — Название с экрана.

6. 2013 Index of economic freedom. Ukraine. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.heritage.org/index/country/ukraine>. — Назва з екрану.

7. Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 рр. // Офіційний вісник України. — 2013. — № 24. — С. 11. — Ст. 807.

Налбандян Г. А.,

*студентка 2 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

ПРОБЛЕМЫ БЕЗРАБОТИЦЫ В УКРАИНЕ

Одной из важнейших проблем современной экономики является проблема безработицы. Безработица — это социально-экономическое явление, связанное с превышением предложения рабочей силы относительно спроса на нее и состояние занятости части экономически активного населения. В наши дни безработица все более становится неперенным элементом жизни общества, оказывающим существенное влияние не только на социально-экономическую, но и на политическую ситуацию, как в отдельной стране, так и в мире в целом. Она остается в центре внимания и населения, и научной общественности [2].

Работа является одним из основных источников богатства и фактором роста производства [1]. Безработица оказывает влияние на экономическое, социальное и психологическое состояние людей. Психологами доказано, что столкновение с безработицей отрицательно сказывается на средней продолжительности жизни, состоянии здоровья, долголетию и уровне смертности, пристрастии к алкоголю.

Безработица составляет угрозу стабильному национальному развитию и национальной безопасности, поскольку может выступать главной причиной социально-экономической дестабилизации среди работников крупных промышленных и ключевых в жизнеобеспечении страны предприятий (особенно военно-промышленного комплекса) или хорошо организованных профессиональных групп (учителя, врачи, шахтеры, энергетики и т.п.) [4].

По данным ООН сегодня в мире каждый третий трудоспособный человек не имеет работы вообще или имеет случайный или сезонный заработок (750 млн. чел.). Поэтому безработица является центральной социальной проблемой современного общества.

Безработица считается, с одной стороны, важным стимулятором активности работающего населения, а с другой — большим общественным бедствием. Все страны мира прикладывают много усилий для преодоления безработицы, но ни одной еще не удалось ликвидировать его полностью. Эксперты Международной организации труда считают, что в ближайшие годы в среднем в мире уровень безработицы достигнет 10 % и полностью ликвидировать его не сможет ни одна страна [5]. Существует несколько основных теоретических направлений, объясняющих причины безработицы:

1. Согласно классическому направлению безработицу вызывает слишком высокая заработная плата. Если заработная плата поднимается выше того уровня, когда все, кто ищет работу, ее находят, то возникает избыток предложения на рынке труда, т.е. безработица.

2. Сторонники марксистского направления выделяют только одну причину безработицы — избыточное рабочее население как необходимый продукт накопления капитала. По их мнению, избыточное рабочее население является не только следствием накопления, но оно составляет условие развития капитала, поскольку капиталистическая экономика развивается циклически, а в моменты ее оживления требуется резервная рабочая сила. В периоды кризиса она вновь выталкивается, чтобы образовать резерв для будущего подъема.

3. Согласно кейнсианскому объяснению единственным параметром, с которым соотносится объем занятости, является объем эффективного спроса. Падение потребительского спроса сокращает интерес вкладывать капитал, и, как следствие, падает спрос на инвестиции [3].

Уровень безработицы, достаточно дифференцированный по отдельным регионам Украины. Высокий уровень безработицы характерен для западных областей страны — Волынской, Житомирской, Закарпатской, Ивано-Франковской, Львовской и Тернопольской. Низкие показатели уровня безработицы сложились в Одесской области, Киеве и Севастополе.

По итогам сентября 2013 г., количество безработных украинцев сократилась. Такую информацию приводит Государственная служба статистики Украины. Количество зарегистрированных безработных украинцев осенью составило 422,1 тыс. человек. Для сравнения, в августе этот показатель составлял 435,4 тыс., а в январе — 564,5 тыс. граждан. В процентном отношении к общей численности населения трудоспособного возраста сентябрьская безработица измеряется показателем 1,5 % в сравнении с 1,6 % месяц назад и 2 % — в начале года. Среди украинцев, не имеющие работы, преобладают женщины (241 тыс. чел). Мужчин, которые оказались в аналогичной ситуации и встали на официальный учёт 181,1 тыс. чел.

Таким образом, для преодоления безработицы необходимо ее государственное регулирование — начиная от профессиональной ориентации молодежи и заканчивая принципами регулирования оплаты труда. Изучая вопросы безработицы на Украине можно сделать вывод, что проблема трудоустройства остается актуальной и социально значимой на ближайшее время.

Литература

1. Корнейчук Б. В. Экономика: Учебник / Б. В. Корнейчу. — М.: Экономист, 2004 — 458 с.
2. Экономическая теория. Курс лекций / А. А. Базиков. — М.: ИНФА — М, 2005 — 492 с.
3. Основы Экономической теории. Курс лекций. — 2-е изд. / Под ред. А. А. Кочеткова. — М.: ИНФА — М, 2005. — 168 с.
4. Рынок труда: занятость и безработица / А. А. Никифорова — Г., 1991 . — С.147-166.
5. Круач Н.В Макроэкономика / Н. В. Круач. — М.: ИНФА — М, 2005. — 400 с.

Галагудза О.І.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РИНОК ПРАЦІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

На сучасному етапі становлення та розвитку України, як досить молодій державі, виникає безліч питань щодо вирішення проблем та пошуку оптимальних рішень стосовно ефективного функціонування економіки. Це в свою чергу спричиняє глибоке та

різнобічне вивчення її структури та головних аспектів функціонування. Одним з основних складових ринкової економіки є ринок праці.

Якщо говорити про вплив глобалізації на ринок праці варто сказати що глобалізація світової економіки характеризується як сукупність процесів організованого використання матеріальних і нематеріальних ресурсів у масштабі всієї планети, а одним із основних її напрямків вважають інтенсифікацію міжнародного руху робочої сили. Останній відбувається, по-перше, у вигляді стихійних міграцій некваліфікованих і низько кваліфікованих робітників, по-друге, у вигляді «відпливу мізків». [1]

Особливість ринку праці в Україні — непропорційне скорочення зайнятості щодо динаміки обсягів виготовлення. Затяжний характер трансформаційної кризи, в якій перебувала економіка України, спричинив істотне зменшення обсягів виготовлення, що, по-своєму призвело до значного скорочення кількості робочих місць, які потребують висококваліфікованої праці. Доцільним вважається створення умов для збереження існуючого трудового потенціалу країни, що можливо тільки при досягненні макроекономічної стабілізації, підвищенні інноваційної активності економіки, збереженні існуючих та створенні нових ефективних робочих місць, забезпеченні дієвої державної підтримки конкурентоспроможних вітчизняних виробництв [2].

Якщо говорити про потенційні переваги України від глобалізації для національного ринку праці домінуючими є такі можливості:

- прискорити реструктуризацію та модернізацію національного виробництва, що приводитиме до оптимізації структури зайнятості;
- посилити мобільність робочої сили, сформувані ринкові моделі поведінки, посиливши творчий характер праці внаслідок набуття досвіду трудової діяльності за кордоном, що сприятиме підвищенню загального професійно-кваліфікаційного рівня зайнятого населення;
- підвищити стандарти з оплати праці в результаті більшої відкритості економіки;
- розширити експортний потенціал за рахунок відкритого доступу на світові ринки, що забезпечуватиме створення нових робочих місць;

- подолати дискримінаційне ставлення до України у світовій антидемпінговій політиці, що сприятиме забезпеченню продуктивної зайнятості в експортноорієнтованих галузях економіки;
- посилити конкурентоспроможність освітніх послуг, що забезпечуватиме підвищення освітнього рівня робочої сили;
- залучати іммігрантів на малопривабливі за умовами оплати та найму робочі місця [3].

Разом з тим, глобалізація містить у собі й велику кількість небезпек і ризиків. Одним з найбільш відчутних негативних впливів може стати погіршення якості людського капіталу внаслідок міграційного відтоку за кордон кваліфікованої робочої сили (з метою працевлаштування), від'їзду молоді (з метою отримати освіти) й водночас скорочення кількості вітчизняних вищих навчальних закладів (з низьким рівнем конкурентоспроможності освітніх послуг) через посилення конкурентного тиску з боку зарубіжних навчальних закладів, що спричинятиме зниження частки осіб з вищою освітою в загальній чисельності зайнятого населення. Крім того, глобалізація може привести до звуження спеціалізації української економіки, збільшення імпорту застарілих технологій, що посилюватиме деформації в професійно-кваліфікаційній структурі зайнятості в напрямі зростання частки некваліфікованої праці. Варто зауважити про наступ розвинених країн на внутрішній ринок України з метою збуту виробленої ними продукції, що призводитиме до звуження масштабів вітчизняного виробництва, дискримінації національних товаровиробників, занепаду неконкурентоспроможних виробництв, збільшення в перспективі чисельності незайнятого населення.

Література

1. Лазоренко К. С. Роль, значення та особливості функціонування ринку праці на сучасному етапі / К. С. Лазоренко // Вісник СНАУ. — 2010. — Випуск 5/1. — С. 140-144.
2. Іляш О. І., Крижанівська О. А. Ринок праці у контексті сучасних тенденцій глобалізації економіки / О. І. Іляш, О. А. Крижанівська // Науковий вісник. — 2007. — вип. 17.1. — С.170-173.
3. Надгара М. І. Парадигма ринку праці в умовах глобалізації / М. І. Надгара [Електронний ресурс].— Режим доступу: <http://archive.nbuv.gov.ua>.

Куліков Д. Ю.,
*студент 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ГЕНДЕРНИЙ АСПЕКТ РИНКУ ПРАЦІ УКРАЇНИ

Ринок праці України характеризується високим ступенем залучення жінок і має відносно гендерно нейтральне регулювання, за винятком захисту робітниць у шахтах та інших галузях важкої промисловості. Участь жінок на ринку праці швидко зростала під час та після світових війн. На початку 70-х років у Радянському Союзі був досягнутий гендерний баланс. Такі неофіційні відносини призводять до численних гендерних наслідків. По-перше, працівника, який має намір подати скаргу на несправедливе поводження, може зупинити страх втратити роботу, яка неформалізована чи формалізована частково.

Жінки, як правило, більшою мірою страждають від дискримінації та експлуатації на ринку праці, аніж чоловіки. Бракує ініціатив, спрямованих на зменшення гендерної різниці в оплаті праці або підтримки кар'єрного розвитку жінок, а ініціативи, спрямовані на поєднання роботи і сімейного життя, залишаються поодинокими. Надання відпустки по догляду за дитиною батькові стало однією з небагатьох ініціатив, запроваджених нещодавно з метою підвищення гендерної рівності. Проте ця можливість не отримала достатньої інформаційної підтримки з боку уряду, а статистичні дані про її використання відсутні. В Україні важко обчислити реальну гендерну різницю в оплаті праці, оскільки статистика заробітної плати враховує лише офіційну заробітну плату і не зважає на оплату в «конверті» чи незареєстровану підприємницьку діяльність. Утім, за даними ЄЕК ООН, у 2012 р. гендерна різниця в оплаті праці становила приблизно 27 %. Служби зайнятості України надають підтримку безробітним і функціонують подібно до аналогічних служб у країнах ЄС [1]. За даними Міністерства праці та соціальної політики, ці послуги надаються без дискримінації. Проте такий підхід не визнає, що жінки та чоловіки можуть опинитися в різних ситуаціях у період безробіття, наприклад, через необхідність поєднувати роботу і сімейні обов'язки. Окрім того, існує вірогідність того, що на практиці служби зайнятості порівнюють ставляться до жінок і чоловіків, наприклад, пропонуючи

різне професійно-технічне навчання з огляду на стать безробітного (наприклад, пропонують чоловікам перепідготовку за фахом «зварювальник», а жінкам — за фахом «перукар»). Практика цілових оголошень заборонена на законодавчому рівні і, на думку Міністерства праці та соціальної політики, відсутня у державній адміністративній системі. В Україні сформувався й домінує тип гендерного контракту, який можна визначити як «контракт працюючої матері». Це правило особливо стосувалося жіночої участі в політичній сфері. Політика в нашій країні вважалась і вважається чоловічою справою. Участь жінок у політиці, що забезпечувалася спеціальними квотами, обмежувалася традиційно жіночою роллю — соціального захисту. Таким способом гендерний контракт реалізовувався й реалізується на політичному рівні. Цей феномен, до речі, спостерігається не тільки в Україні.

Безробіття у однаковій мірі є проблемою як для жінок, так і для чоловіків, але досвід засвідчує, що жінкам важче знайти роботу ніж чоловікам. Рівень зареєстрованого безробіття жінок є вищим від рівня безробіття чоловіків на 2,5 % і на 1,3 % — від загального зареєстрованого безробіття в Україні. Найвищий рівень безробіття жінок спостерігається у Тернопільській, Рівненській та Сумській областях. Наведені факти дають вагомі підстави, щоб при реалізації гендерної політики в Україні чи не найважливішу увагу приділяти саме питанням становища жінки на ринку праці. Для цього необхідне, перш за все, чітке усвідомлення проблеми. Адже у силу дії різних обставин, розглядаючи проблему нерівності між чоловіком і жінкою в Україні, часто звертаються до прикладів розвинутих держав світу, копіюються «неукраїнські» стереотипи мислення, не враховуються особливості культури, звичаїв, моральних цінностей. Жіночий рух на Заході спрямований на вирішення проблем, які менш тісно пов'язані з проблемами суто матеріального характеру. Статистичні дані показують, що частка жінок у робочій силі була, за міжнародними нормами, надзвичайно велика.

Враховуючи психологічні фактори, сучасний стан економіки України, недостатню підтримку з боку держави, можна стверджувати, що жінка у нашій країні практично не має права вибору: працювати чи не працювати. Згідно із даними соціологічних досліджень, лише одна із 100 жінок відчуває себе нині абсолютно впевненою, 8-9 із 10 перебувають у постійній тривозі за завтраш-

ній день, а частка тих, хто остаточно зневірився знайти будь-яку роботу, становить у структурі економічно неактивного жіночого населення 6,4 % [2].

Найбільш вираженою в Україні формою гендерної нерівності у сфері зайнятості є гендерна професійна сегрегація, негативним проявом якої є те, що жінки концентруються у тих секторах, де оплата праці є нижчою. Вони займають близько 80 % робочих місць в освіті, охороні здоров'я і соціальній сфері, приблизно стільки місць у готельному та ресторанному бізнесі, більше половини місць в оптовій та роздрібній торгівлі, у сфері фінансових послуг. Чоловіки переважають у промисловості, сільському господарстві, у державному управлінні і бізнесі. Отже, значна частина робочих місць для жінок є у галузях, які не гарантують їм необхідного матеріального забезпечення. Рівень гендерної професійної сегрегації в Україні в останнє десятиріччя становив приблизно 39 %. Це означає, що для того, щоби зрівноважити гендерне представництво у кожній професії, 39 % жінок або чоловіків повинні змінити свою професію. Для порівняння можна вказати, що рівень професійної сегрегації найбільш високим був у Великобританії — 44 %, а найменший — 32 % — у Швейцарії [3].

Отже, необхідно забезпечити гендерне співвідношення на рівні 50 на 50 у представницьких органах, зменшити на половину розрив між доходами чоловіків і жінок. При вирішенні даної проблеми необхідно виходити із сучасних економічних і соціальних умов, а не використовувати «шаблони» зарубіжних країн, що практикується на даний час.

Література

1. European Commission Starting Fragile — Gender Differences in the Youth Labour Market Luxembourg: Publications Office of the European Union 2013 — 13-18 pp.
2. «Жінки та чоловіки на ринку праці України. Порівняльне дослідження України та ЄС». Київ: Компанія ВАІТЕ, 2011. — 32 с.
3. Гендерна статистика України: сучасний стан, проблеми, напрями вдосконалення. Запоріжжя: Друкарський світ, 2011.— 22 с.

Биков І.О.,
*студент 4-го курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

МЕРЕЖЕВИЙ МАРКЕТИНГ ЯК ФОРМА ОРГАНІЗАЦІЇ РИНКУ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

В умовах ринкових відносин в Україні особливого значення набуває такий вид господарської діяльності, як торгівельна діяльність, що здійснюється за принципом прямої системи розповсюдження товарів та послуг — системи мережевого (багаторівневого) маркетингу.

Поняття «мережевий маркетинг» (multilevel marketing (MLM), Network Marketing, Multilevel System) вже давно відоме на Заході. Останніми роками система торгівлі за допомогою мережевого маркетингу набуває все ширших обертів і в Україні, хоча така діяльність не має під собою ніякого правового підґрунтя, хоча в США, Канаді, Великобританії, Австралії, Німеччині, Японії, Малайзії та інших країнах світу мережевий бізнес легалізований, а застосування інтернету зробило цей бізнес ще ефективнішим. Принципово важливим є розуміння того, що мережеві компанії є легальними структурами самі по собі, ми ж говоримо про те, що мережевий маркетинг, саме як система розповсюдження товарів та послуг не врегульована спеціальним законом в Україні.

В жодному нормативному акті України не дається визначення поняття «мережевий маркетинг» та інших суміжних йому понять, що викликає можливості для різного роду зловживань та створення незаконних фінансових структур типу «фінансова піраміда». Мережевий маркетинг є наступним логічним кроком в еволюції системи вільного підприємництва. MLM — один із видів маркетингу, який забезпечує товарообіг через багаторівневу систему (мережу) агентів збуту фірми виробника. MLM — компанії реалізують свою продукцію через незалежних консультантів-продавців. Такий формат торгівлі дозволяє знизити витрати на адміністрування бізнесу та проведення рекламних кампаній, що дозволяє компанії-виробнику переспрямувати заощаджені кошти на розвиток виробництва, підвищення конкурентоспроможності випущеної продукції і, звісно, створення й підтримку розгалуженої мережі партнерів — незалеж-

них дистриб'юторів — основної ланки MLM-процесу [4]. Мережевий маркетинг — бізнес, привабливий для багатьох. Так, за даними експертів, сьогодні у світі налічується понад 3,5 тис. легальних мережевих компаній [4]. Найвідоміші серед них — такі гіганти мережевої торгівлі, як AmWay, AVON, Faberlic, Mary Kay, Oriflame, Zepter та ін. Однак, поряд із легітимними MLM — компаніями, на ринку діють і незаконні організації — фінансові піраміди, що маскуються під MLM-компанії, що є наступною проблемою розвитку мережевого бізнесу в Україні. Основу прибутку таких організацій становлять досить значні початкові внески нових членів, залучати яких покликані діючі учасники такої структури. Дана проблема може бути вирішена прийняттям закону «Про заборону фінансових пірамід в Україні», проект якого було внесено урядом до Верховної Ради України в 2013 році.

Ще в 2001 р. групою народних депутатів України до Верховної Ради було внесено проект Закону України «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності», але й до сьогодні він залишається неприйнятим. В законопроекті надано поняття багаторівневого мережевого маркетингу, що визначений як «діяльність юридичної чи фізичної особи, яка полягає в створенні багаторівневих мереж дистриб'юторів на підставі цивільно-правових угод з метою реалізації товарів чи послуг, виплати дистриб'юторам винагород за реалізацію таких товарів і послуг кінцевому споживачу або надання пільг (знижок, заохочень) за особисте споживання і/або за побудову багаторівневих мереж дистриб'юторів, а також діяльність із залучення потенційних дистриб'юторів до багаторівневої мережі збуту товарів чи послуг, яка здійснюється згідно з маркетинговим планом таких осіб»[1]. Також у новому проекті закону «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності» надано тлумачення інших необхідних термінів, таких як: «багаторівневі мережі», «дистриб'ютор БММ», «компанія БММ», «маркетинговий план», «дистриб'юторський договір» тощо. Крім того, задекларовано підхід до реєстрації й оподатковування дистриб'юторів. Для ефективного запровадження системи MLM в Україні законодавчий орган має прийняти спеціальний закон «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності», який фактично легалізує дану

систему розповсюдження товарів та послуг та закон «Про заборону діяльності фінансових пірамід в Україні», який підсилить роль вищезгаданого закону[2]. Також необхідно внести зміни в податкове законодавство, адже дистриб'ютори є платниками податків та у зв'язку з цим мають особливий механізм реєстрації. Важливими є відповідні зміни до закону «Про захист прав споживачів» та порядок зайняття торговельною діяльністю і правила торговельного обслуговування населення.

Узаконення в Україні торговельної діяльності за допомогою мережевого маркетингу дало б змогу розвиватися даній ланці підприємництва, що створило би нові робочі місця і привело до надходжень додаткових коштів до бюджету.

Література

1. Проект Закону України «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності» [Електронний ресурс] / Внесений народним депутатом України Черняком В. К. 9 січня 2001 року (реєстраційний № 6318). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.
2. Проект Закону України «Про заборону фінансових пірамід в Україні» [Електронний ресурс] / Внесений Кабінетом Міністрів України 03.04.2013 року (реєстраційний № 2700). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
3. Кодекс професійної етики компаній, які працюють у сфері прямих продажів Всесвітньої організації прямих продажів [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.wfdsa.org/members/ethics>.
4. Войчак А. В. Особливості сучасної організації маркетингу на підприємстві // Формування ринкової економіки: Зб. наук. праць. Спец. Ф79, — К; КНЕУ, 2005. — 604с.

Воськало А. Ю.,

*студент 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ МЕРЕЖЕВОГО МАРКЕТИНГУ В УКРАЇНІ

Поступовий перехід України до ринкової економіки та стрімке зростання науково-технічного прогресу в світі зумовили розвиток нових форм торговельно-економічних відносин. У сучасних

умовах все більшої популярності набуває метод прямих продаж товарів, одним з яких є мережевий маркетинг. Такий бізнес є вигідним як для виробника, що хоче розповсюдити свої товари, так і людей, що їх розповсюджують — дистриб'юторів [1].

Мережевий маркетинг — це поширений варіант роздрібної торгівлі методом прямих продажів. Його ще називають «багаторівневий маркетинг» або Multi Level Marketing (MLM). Для MLM характерна відсутність оптових торгових фірм між виробником товару та продавцем — весь рух товарів проходить в мережі розповсюджувачів, не породжуючи нових націнок. Також для MLM характерна відсутність реклами, що також знижує вартість продукту, продавець сам представляє товар покупцеві, повідомляє про особливості товару, проводить демонстрацію його переваг. Кожен учасник мережевого маркетингу може «підключати» до бізнесу нових учасників. Таким чином утворюється розгалужена мережа розповсюджувачів.

За даними експертів, сьогодні у світі налічується понад 3,5 тис. легальних мережевих компаній, які досягли сумарного обороту понад 100 млрд. дол. США на рік. Багаторівневий маркетинг легалізовано в США, Канаді, Великобританії, Австралії, Німеччині, Японії, Малайзії та інших країнах світу. Застосування Інтернету зробило цей бізнес ще ефективнішим.

В Україні у такий спосіб продають свою продукцію понад 100 фірм. Прикладами компаній, що працюють за принципом MLM, на ринку України є: Amway, Herbalife, Mary Kay, Oriflame, Avon Products та інші.

Слід зазначити, що така діяльність не має під собою ніякого правового підґрунтя, що ставить під сумнів законність діяльності відповідних суб'єктів господарювання і створює можливості для різного роду зловживань та створення структур типу «фінансова піраміда». Адже в жодному нормативному акті України не дається визначення поняття «мережевий маркетинг» та інших суміжних йому понять.

Головною відмінністю «фінансових пірамід» від MLM є те, що головна ціль перших це залучення до «бізнесу» якомога більшої кількості людей та їх вкладів. Головна ціль MLM це — просування продукції без зайвих витрат на рекламу, завдяки побудові «структури» консультантів.

В США, де йде жорстка боротьба з «фінансовими пірамідами», чітко відмежовують останні від MLM. Відбувається таке розмежування за допомогою серії рішень Федеральної торгової Комісії, що для «прецедентної» системи права цілком допустимо і ефективно.

В Кодексі штату Джорджія чітко визначено, який об'єм продажу і на яку суму повинен здійснити «продавець» (власник фірми), адже податок буде сплачуватись у будь-якому разі з цієї, фіксованої суми (15 млн. доларів США, або 3 млн. одиниць товару), якщо, зовнішнім аудитом не буде виявлено більший дохід. Крім того встановлено, що це не повинна бути страхова фірма, сільськогосподарська або така, що направлена лише на залучення інших учасників; також вона повинна бути публічна.

Ще далі пішла Канада, де прийняли закон проти «фінансових пірамід» — акт «Про конкуренцію» у якому вимагається чітко обґрунтовувати нарахування бонусів, діяльність повинен здійснювати лише учасник «структури», має бути проведений розрахунок правових та фінансових ризиків, учасники зобов'язані діяти відповідно до маркетингового плану. При недотриманні цих вимог вони будуть звинувачені у шахрайстві та обмані покупців і оштрафовані на суму 200 тис. канадських доларів, або позбавлені волі на строк в 1 рік. При виявленні у діяльності фірми ознак «фінансової піраміди» строк ув'язнення збільшується до 5 років.

У 2000 р. до Верховної Ради України було внесено законопроект «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності», але й до сьогодні він залишається неприйнятим [2].

Проте прийняття цього Закону у запропонованій редакції не вирішить існуючих завдань, оскільки у проекті наявний ряд недоліків. Зокрема, відсутні норми, які прямо передбачають і конкретно регулюють обов'язкову зворотну купівлю продукції компанією в дистриб'ютора в разі її неналежної якості чи припинення дистриб'юторства [3].

Визначення поняття «фінансова піраміда» в законопроекті розпливчасте і не враховує варіантів «замаскованих» структур такого зразка, які формально проголошують мету реалізації товарів і послуг, а насправді фактично продають членство на умовах купівлі неліквідної продукції за вочевидь завищеною ціною.

Підводячи підсумок, треба зазначити, що необхідно законодавчо чітко закріпити і розмежувати поняття мережевий маркетинг та фінансова піраміда, встановити відповідальність сторін і впровадити схему оподаткування цього виду підприємницької діяльності.

Література

1. Правове регулювання розвитку інноваційних форм торгівлі в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://inst-vector.com.ua/wp-content/uploads/2013/07/25_199-206.pdf.
2. Проект Закону України «Про торговельну діяльність за допомогою багаторівневого мережевого маркетингу та дистриб'юторської діяльності» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.google.com.ua/url>.
3. Мережевий маркетинг як форма організації ринку: Проблеми легалізації зайнятості [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ea.donntu.edu.ua:8080/jspui/bitstream/123456789/20909/1/123-126.pdf>.

Бишляга А. М.,

*студентка 5курсу судово-адміністративного факультету
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОГРАМА «ДОСТУПНЕ ЖИТЛО ДЛЯ МОЛОДИХ СІМЕЙ»: МЕТОДИ РЕАЛІЗАЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

На сьогоднішній день однією з найгостріших соціальних проблем в Україні є низький рівень забезпечення житлом. Хоча це право закріплено в Конституції, але, як і більшість інших, воно залишається правом декларованим, а не реалізованим.

Перед молодими людьми на етапі створення сім'ї з'являються безліч проблем, але найголовніша з них — це проблема житла. В Україні станом на 1 січня 2011 р. на квартирному обліку перебували 111722 молоді сім'ї, з них 32086 — десять і більше років [1].

Відсутність власної домівки змушує громадян відкладати народження дітей (зокрема, 50 % молодих сімей основною причиною відкладання народження дитини називають відсутність житла), а також є однією з основних причин, які впливають на рішення не реєструвати шлюб або розлучитися. Не менш важливою є проблема міграції молоді, яка безпосередньо пов'язана із відсутністю умов для придбання власної квартири. За даними соціологічного

дослідження, понад шість мільйонів емігрантів у світі — українці, і вік половини з них — до 35 років.

Держава створює умови для доступу молодих сімей до купівлі власного житла, зокрема близько 11000 сімей у 2013 р. взяли участь у житлових програмах. Така позитивна тенденція це безперечною перевагою молодіжної політики та значним кроком у соціальному розвитку країни [2].

Нормативною базою для реалізації Програми «Доступне жито для молодих сімей» є Указ Президента «Про заходи щодо будівництва доступного житла в Україні та поліпшення забезпечення громадян житлом» від 8 листопада 2007 р., Постанова Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2012 р. «Про затвердження Державної програми забезпечення молоді житлом на 2013-2017 рр.» та регіональні програми, спрямовані на реалізацію Програми по регіонах.

В основі Програми лежить державне кредитування, суть якого полягає в наступному. По-перше, кредит на квартиру будуть видавати в гривнях терміном на 15 років під 16 % річних, з яких 13 % відшкодовує держава (протягом десяти років), 3 % — позичальник. По-друге, кредити будуть видаватися тільки під нове житло, коли нормативна вартість одного квадратного метра така: Київ — 7000 грн., обласні центри — 4500—5000 грн., інші населені пункти — до 4000 грн. По-третє, позичальники повинні мати кошти в розмірі 25 % від вартості житла на перший внесок. По-четверте, розраховувати на отримання доступної іпотеки зможуть українці, які стоять у квартирній черзі (ця категорія населення — пріоритетна) і мають річний дохід (на сім'ю з трьох осіб) від 55 тис. грн. до 400 тис. грн. Отже, з урахуванням того, що сім'я може отримати 58 кв. метрів (нормативна площа житла для сім'ї), а вартість одного «квадрата» становить 4500 грн., квартира в 58 «квадратів житлових» коштуватиме 261 тис. грн. Перший внесок в 25 % від цієї суми — це 65 250 грн., або 8156 дол. Далі річна ставка становитиме 16 %. Кредит видається на 15 років. Виходить, щомісяця потрібно вносити внески в розмірі 2874,98 грн. Згідно з Програмою, держава повертає 13 % від суми кредиту й робить це протягом десяти років. Проте питання строків повернення відсотків, гарантії з боку держави щодо підтримки програми потребують нормативного врегулювання і вдосконалення.

За даними Мінрегіонбуду, нині в програмі беруть участь понад 1200 українців. Спочатку прогнозувалося, що «Доступним житлом» скористуються 30 тисяч осіб. Як пояснюють експерти, зарплата середньостатистичного українця не дозволяє йому брати участь у таких програмах [3].

Водночас, за офіційною статистикою, у черзі за квартирами зараз стоїть понад мільйон українців. Отже, дієвість Президентської ініціативи складає 0,12 %.

В цілому, зміни можна назвати позитивними, але слід визнати, що повною мірою вирішити проблеми забезпечення громадян доступним житлом державі не вдалося.

Таким чином, проблему слід вирішити через формування ринкової інфраструктури, зокрема, створення спеціалізованих фінансових установ як з кредитування, так і з мобілізації довгострокових ресурсів населення; вдосконалення іпотечного законодавства та ухвалення кодифікованого акту — Закону про забезпечення громадян доступним житлом; організації належного контролю за впровадженням та виконанням іпотечних програм [4]; вивчення досвіду зарубіжних країн задля пошуку методів здешевлення будівництва житла.

Література

1. Про затвердження Державної програми забезпечення молоді житлом на 2013-2017 роки. Кабінет Міністрів України: Постанова від 24.10.2012 № 967. — Офіційний вісник України. — 2009 -. № 92 — ст. 3108.
2. Росоловський І. М. Громадська програма доступного житла: перспектива для молоді — результат для держави / І. М. Росоловський [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nru.lviv.ua/component/option,com_lyftenbloggie/Itemid,74/day,16/id,132/month,08/view,entry/year,2013.
3. Гусельников А. Доступне житло українцям купити непросто / А. Гусельников [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.epochtimes.com.ua/ukraine/society/dostupne-zhitlo-molodym-109858.html>.
4. Вітюк В., Саас Б. Ринок іпотечного кредитування в Україні: проблеми та перспективи розвитку / В. Вітюк, Б. Саас // Світ фінансів. — 2008. — № 2. — С. 143-150.

*Гончарук А. С.,
студентка 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

БІДНІСТЬ ЯК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЯВИЩЕ В УКРАЇНІ

На сьогоднішній день ми говоримо про поняття бідності не лише, як про соціальну категорію, яка має свій прямий вияв у суспільстві, але як і про економічну. Саме на тлі економічної сфери життя, її трансформацій та постійних перехідних етапів, ми можемо бачити зростання чи зниження бідності у цілому.

Після здобуття Україною незалежності, країна зіткнулася з рядом таких чинників, які стимулювали зростання бідності. Насамперед, до них можемо віднести: поступовий перехід від командно-адміністративної до ринкової економіки, економічна криза, інфляція, масова міграція населення за кордон, безробіття, депопуляція населення тощо. Тому проблема бідності залишається актуальною і зараз. Бідність є глобальною проблемою людства, вона існує в кожній країні світу, не дивлячись на економічний розвиток цих держав.

У чинному законодавстві юридично закріплюється визначення поняття бідності — це неможливість унаслідок нестачі коштів підтримувати спосіб життя, притаманний конкретному суспільству в конкретний період часу. Тобто йдеться про те, що внаслідок низького матеріального статку людина не в змозі забезпечити собі ті умови існування, які властиві тому середовищу, в якому вона перебуває. Тому бідні верстви населення не можуть харчуватися відповідно до місцевих стандартів, не можуть оплачувати житло та комунальні послуги виходячи зі своїх потреб, не можуть лікуватися та відпочивати, не можуть забезпечити оплату освіти собі та своїм дітям.

На законодавчому рівні в Україні діє закон, яким встановлено визначення прожиткового мінімуму та окремою постановою Кабінету Міністрів України затверджено набори продуктів харчування та непродовольчих товарів і послуг для задоволення основних потреб громадянина. Такий перелік різних наборів може відповідати соціальному мінімуму, встановленому в деяких країнах, однак не

характеризує такий стан, як бідність, тобто прожитковий мінімум не виконує соціальної функції як межі бідності.

Прожитковий мінімум на одну особу щороку затверджується Верховною Радою України в законі про Державний бюджет України на відповідний рік [1]. Згідно зі статистичними даними впродовж 2011 по 2013 рр. розмір прожиткового мінімуму на одну особу та розмір мінімальної заробітної плати зазнавав змін (табл. 1).

Таблиця 1.

Мінімальна заробітна плата

Рік	Мінімальна заробітна плата	Розмір мінімального прож. мінімуму
2011	1004 грн.	953 грн.
2012	1134 грн.	1095 грн.
2013	1218 грн.	1108 грн.

Цей показник збільшувався з року в рік і начебто мінімальна заробітна плата є більшою за розмір прожиткового мінімуму, але ця сума є досить незначною, адже людина не може забезпечити собі нормальні умови життя. І не дивно, що Україна з такими показниками займає 83 місце у світовому рейтингу бідності.

Урядом України було розроблено Стратегію подолання бідності, яку було затверджено Указом Президента України 15 серпня 2001 р., яка визначила напрямки подолання бідності [2]. Після включення Комплексної програми по боротьбі з бідністю до цільових програм згідно з наказом Мінекономіки «Про реєстрацію державних цільових програм» від 24.05.2001 р. з 2001 по 2008 рр. тривали суперечності між Мінекономікою та КабМіном. Як наслідок у 2008 р. Комплексна програма не була включена до Закону України «Про державний бюджет на 2008 р.». Відповідно з 2003-2009 рр. не було подано кінцевих результатів виконання даної програми зі сторони Мінекономіки та Мінпраці. Це вказує на повну бездіяльність у роботі цих органів, нездійснення тих зобов'язань та повноважень, які покладалися на них. У 2010 р. Кабінету Міністрів доручено за участю Національної Академії Наук та інших провідних наукових центрів розробити та внести в тримісячний строк проект загальнодержавної програми подолання та запобігання бідності в Україні на 2010-2015 рр. [3]. Але, на жаль, проект не був внесений на розгляд ВРУ і зараз перебуває на доопрацюванні. Тобто,

це свідчить про те, що відповідні органи не забезпечили належної організації виконання Комплексної програми, рівень бідності так і залишився ганебно низьким.

Оскільки головною проблемою бідності є низький рівень доходів, тоді шляхи зменшення можна запропонувати такі, як:

- підвищення зайнятості населення, як наслідок зменшення тих, хто перебуває у лавах безробітних;
- поліпшення соціальних умов життя, насамперед, впровадження більш ефективних соціальних програм допомоги пенсіонерам, багатодітним, малозабезпеченим;
- збільшення рівня доходів від трудової діяльності, наприклад, заохочувати працівників для отримання додаткової грошової премії;
- впровадження доцільних страхових засобів соціального захисту працівників;
- ліквідація тіньової економіки, адже окремі працюючі, зайняті у такій економічній діяльності, отримують набагато вищі доходи, ніж це опубліковується офіційною статистикою, і використовують їх виключно у власних інтересах;
- підвищення конкурентоспроможності економіки, технологічного рівня виробництва як основи зростання життєвого рівня працюючого населення.

Отже, якщо реально оцінювати проблемний характер бідності в Україні, то її неможливо уникнути чи подолати. Головне, що можна зробити, щоб бідність не стала кризовим явищем, це посилити контроль над нею. Якщо є нормативно-правові акти, які чітко регламентують порядок, встановлюють методи та засоби боротьби з бідністю, тоді державні органи, на яких покладаються такі повноваження, повинні не ухилятися від них, а всіляко реалізовувати їх у життя.

Література

1. Закон України «Про прожитковий мінімум» від 15.07.1999 р. (зі змінами та доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. — 999. — № 38. — ст.348.
2. Указ Президента України «Про Стратегію подолання бідності» від 15 серпня 2001 р.// Офіційний вісник України. — 2001. № 33.– с.39.– ст.1525.
3. Звіт про результати аналізу виконання Комплексної програми забезпечення реалізації Стратегії подолання бідності [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16740480/>.

Гаврилюк І. О.,
студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

За умов глобалізації для України немає іншого вибору як розробляти модель інноваційного розвитку економіки. Адже сучасний ринок діє за допомогою нововведень, а інноваційне прискорення є основою його сталого розвитку.

Вичерпання чинників екстенсивного економічного розвитку обумовлює постійне посилення уваги до пошуку нових факторів прискорення економічної динаміки, адекватних сучасному стану розвитку світової економіки. Відтак, запровадження в Україні інноваційної моделі економічного зростання з політичної мети перетворюється на об'єктивну необхідність, альтернативою якій є занепад національної економіки, втрата економічного, а можливо, й національного суверенітету [1].

На сучасному етапі розвитку економічної системи не викликає сумніву той факт, що інноваційні зрушення здатні не тільки гарантувати високі показники економічного зростання, але й вирішити низку соціально-економічних проблем, забезпечити конкурентоспроможність національної економіки та підвищити економічний потенціал України.

Науково-технічний розвиток, що визнаний у всьому світі як найважливіший чинник економічного прогресу, все частіше пов'язується саме з поняттям інноваційної діяльності.

Відповідно до закону України «Про інноваційну діяльність» інновації — новостворені і вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і соціальної сфери, а інноваційна діяльність — діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг [2].

Попередні роки економічних реформ не створили необхідних умов для примноження та зміцнення інтелектуального потенціала

лу українського суспільства, інноваційного розвитку економіки, освоєння нових високих технологій, подолання структурних деформацій, успадкованих від адміністративно-командної системи. Економічна динаміка досі, не лише, не набула сучасної постіндустріальної спрямованості, а навіть не створила достатньо міцного підґрунтя для запровадження основ інноваційного розвитку.

Глобалізація, яка стала однією з визначальних характеристик світової економіки кінця XX — початку XXI ст., поставила перед урядами багатьох країн проблему пошуку нових форм і методів адаптації національного економічного та політико-правового середовища до сучасних вимог здійснення міжнародних економічних відносин. Швидкі зміни чинників, які визначають конкурентоспроможність фірм на світових ринках, динамічний розвиток глобального середовища змушують уряди при формуванні умов економічного зростання і процвітання нації дедалі більш активно звертатися до проблем забезпечення національної конкурентоспроможності у глобальному масштабі. Саме тому питання інноваційного розвитку повинно стояти на першому місці не лише в реформуванні економіки, а і у створенні певної законодавчої основи для реалізації такої політики.

Парламентські слухання «Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 рр. в умовах глобалізаційних викликів», що відбулися 17 червня 2009 р. констатували необхідність реформування національної економіки. Що згодом і відобразилося в Законі України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», який визначає правові, економічні та організаційні засади формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їх реалізації в Україні [3]. Проте такі стратегічні плани зазнали лише юридичного закріплення і на даний момент ніяк не втілились у реальність.

Економічний розквіт, рівень матеріального буття країни, її престиж і статус у сучасних умовах безпосередньо пов'язаний із рівнем розвитку інноваційної складової економіки, запровадженням наукових досягнень у виробництві, новизною і прогресивністю існуючих технологічних і виробничих систем тощо. Більш того, наукові досягнення і інновації нині є основою державності, бо якщо країна, навіть володіючи багатими природними ресурсами, такої основи немає, або ще гірше — втрачає її, як, власне, Україна, то їй дуже важко позиціонувати себе як передову та поважну дер-

жаву у світі, відстоювати себе у глобальній конкурентній боротьбі. Крім того, досвід останніх років продемонстрував, що країни, економіки яких слабо спираються на інновації, найбільш вразливі щодо руйнівних наслідків економічної і фінансової криз [4].

Для України вкрай необхідна стратегія підвищення конкурентоспроможності економіки (на період до 2035 р.) та ряд розроблених на її основі галузевих програм. Така стратегія має містити чітку ієрархію науково-технічних інноваційних пріоритетів, критичних технологій, а також конкретні механізми реалізації їх державної підтримки на національному, регіональному та галузевих рівнях [5].

На даному етапі, можна з впевненістю стверджувати, що економіка України входить до стадії стагнації. Саме тому, перехід до дієвої державної політики інноваційного розвитку України є одним із першочергових завдань державного управління.

Література

1. Гринів Л. С. Національна економіка: Навч.посібник / Л.С. Гринів, М.В.Кічурчак. — Львів: «Магнолія 2006», 2008. — 464 с.
2. Про інформаційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 р. № 40-IV // Відомості Верховної Ради України, 2002. — № 36.
3. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 р. № 3715-VI // Відомості Верховної Ради України, 2012. № 19-20.
4. Геець В. М. Інноваційні перспективи України / В. М. Геець, В. П. Семиноженко — Харків: Константа, 2006, — 272 с.
5. Проблеми інноваційного розвитку економіки України в контексті глобальних змін / О.І. Дедіков // Бізнесінформ . — 2011. — № 7/2. — С. 40-42.

Стадник П. О.,

*студент 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СУЧАСНИЙ СТАН ТІНЬОВОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ

Важливою проблемою сучасного розвитку економіки України є значні обсяги її тінізації. Під тіньовою економікою слід розуміти економічні процеси (процеси виробництва, розподілу, обміну та споживання товарів і послуг), які приховуються їх учасниками від

державного та суспільного контролю, не фіксуються в повному обсязі офіційною статистикою [1].

Варто зазначити, що тіньовий бізнес на території України існував ще до появи незалежності України, в колишньому Радянському Союзі, внаслідок певних обмежень господарської діяльності населення. Проте, в відносно незначних масштабах. В сучасній Україні тіньова економіка перетворилася на таке масове явище, якого не можна не помічати і від якого не можна відмовитися в серйозному економічному дослідженні будь-якої проблеми. Без урахування тіньового сектора економіки всі статистичні дані носять перекручений характер, не відбивають реального стану справ. В остаточному підсумку тільки з урахуванням процесів і тенденцій, що відбуваються в тіньовій економіці, можна уявити і всебічно аналізувати дійсну ситуацію у країні [2].

Причинами розвитку тіньової економіки є низка чинників, зокрема: нестабільність податкового законодавства, високий податковий тиск і нерівномірність податкового навантаження на суб'єкти господарювання, існування значної кількості податкових пільг, низький рівень податкової дисципліни; надмірна регламентація економічної діяльності, зокрема, існування різних обмежень підприємницької діяльності; низький рівень заробітної плати у державному секторі економіки, корупція у державних органах та органах місцевого самоврядування, правова незахищеність суб'єктів господарювання від зловживання з боку посадових осіб державних органів та органів місцевого самоврядування; недостатньо прозора процедура приватизації державного майна тощо.

В загальній структурі економіки аналітики виділяють такі напрями розвитку тіньової економіки, які використовуються для одержання не врахованих державою прибутків та легалізації кримінальних коштів.

Неофіційна (паралельна) економіка, іншими словами, неврахована діяльність суб'єктів господарювання. Тобто це легальна економічна діяльність, яка через існуючі недоліки законодавства не підлягає оподаткуванню і недостатньо регулюється державою (бартерні операції, переробка давальницької сировини, окремі банківські та зовнішньоекономічні операції тощо);

Підпільна (кримінальна) економіка, яка, в свою чергу, поділяється на:

а) суто економічну злочинність (ухилення від оподаткування, розкрадання, шахрайства з фінансовими ресурсами, хабарництва, контрабанда, приховування валютної виручки тощо); б) кримінальну діяльність, яка не безпосередньо завдає збитків економічній системі країни, а опосередковано, через незаконне виробництво і незаконне надання послуг (незаконний обіг наркотиків, зброї, проституція, торгівля людьми тощо) та інші кримінальні дії (вимагання, розбої, шахрайства тощо).

Поширення тіньової економічної діяльності призводить до таких негативних наслідків, як: зменшення податкових надходжень до державного та місцевих бюджетів; скорочення обсягів інвестицій в економіку держави та відпливу капіталу за кордон; нераціональне розміщення трудових ресурсів; дискримінація суб'єктів підприємницької діяльності, недобросовісна конкуренція або неправомірне її обмеження; нерегламентовані зайнятість та доходи населення; криміналізація суспільства [3].

За таких умов у країні можна спостерігати розмаїття економічної злочинності. Це: незаконне відчуження всенародної власності у процесі приватизації та зловживання під час керування нею; протиправний перерозподіл виробленого кінцевого продукту на користь кримінальних прошарків за допомогою злочинних махінацій у кредитно-фінансовій і зовнішньоекономічній сферах; великомасштабні афери різних фінансових компаній стосовно вкладників; нелегальне заняття підприємницькою діяльністю, використання псевдофірм і підприємств, зареєстрованих на підставних осіб.

Дані проблеми потребують нагального вирішення на державному рівні і відобразитися при розробці економічних, законодавчих, правових методів боротьби з тіньовою економікою.

Тіньовий сектор існує у всіх країнах, але в Україні його розміри є особливо значними. Він достатньо різноманітний, важко піддається узагальненню і порівнянню. Тільки системно-комплексний підхід до вирішення проблем детінізації економіки — створення єдиної системи правових, організаційно-економічних державних заходів може стати ефективним засобом протидії тонізації суспільно-економічних відносин. Визначальна роль у цій ситуації належить державі, обов'язок якої — всіляко сприяти реалізації конкурентних переваг національного виробництва шляхом зміц-

нення податкової системи, посилення і вдосконалення законодавства, спрямованого на детінізацію економіки України.

Література

1. Зуєва Л. С., Драган О.І. Подолання тіньової економіки — нагальна проблема суспільства України // Економіка. Фінанси. — К. : Право. — 2004. — № 7. — С. 26-30.
2. Шиманський Ф. В. Анатомія виникнення й розвитку тіньової економіки України // Юридичний вісник. — К. — 2004. — № 1. — С. 129-140.
3. Лубенець І.Г. Тіньова економіка в Україні: стан, проблеми, шляхи її подолання // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. — К. — 2002. — № 5. — С. 51-55.

Наумчук О. Д.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОСОБЛИВОСТІ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ

Тінізація економічних відносин є однією з найбільш істотних перешкод щодо забезпечення стійкого економічного розвитку, підвищення добробуту, рівня і якості життя населення та зміцнення національної безпеки держави. Від самого початку перехідного періоду Україна в числі інших країн світу зіткнулася з проблемою тіньової економіки — неконтрольованого суспільством виробництва, розподілу, обміну та споживання товарно-матеріальних цінностей та послуг, прихованих від органів державного управління та громадськості, соціально-економічних відносин між окремими громадянами і соціальними групами [1]. Крім того, у глобальному масштабі ця проблема, як негативне соціально-економічне явище, має тенденцію до загострення. Рівень тіньової економіки в Україні за 2009 р. становив 36 %, у 2010 — 40 %, а у 2012 — 46,8 %, що є найвищим рівнем в Європі). Саме тому вирішення проблеми щодо зменшення долі тіньової економіки набуває особливої актуальності.

На даному етапі розвитку, економіка потребує легалізації тіньових капіталів та механізмів їх виникнення. Адже без цього неможливо досягти стратегічної мети розбудови відкритої конкурентоспроможної економіки та забезпечити входження нашої держави до ЄС.

Гостро постає питання щодо виникнення та існування «паралельної тіньової економіки», до складу якої входять:

1. Сектор домашніх господарств, де товари (послуги) виробляються (надаються) тільки для потреб власного споживання самих же виробників. У більшості такі суб'єкти господарювання стають активними учасниками ринкових трансакцій, тому в світі при розрахунках ВВП сектор домашніх господарств враховується лише частково.

2. Неформальний сектор, представлений дрібними виробниками, підприємцями, власниками МПП, селянами-фермерами та іншими суб'єктами малого бізнесу. Сьогодні в Україні частка малих і середніх підприємств у ВВП становить 9 %, тим часом як в країнах із розвинутою економікою — 50-60 %.

3. Прихований сектор, до якого відносять середні та великі промислові підприємства, а також монопольні об'єднання. Діяльність юридичних осіб у цьому секторі полягає не стільки в прямих порушеннях законодавства (таких, як несплата податків з результатів легальної економічної діяльності), скільки в проведенні операцій, законодавчо не заборонених (таких, як бартерні угоди).

Також слід зазначити, що підприємства стараються уникнути розрахунків у гривневому еквіваленті. Це пояснюється тим, що, наприклад, при конвертації гривні в готівкові долари та їх видачі на руки підприємець втрачає максимум 5 % доходів виділених на зарплату. При повній же легальній виплаті заробітної плати у гривнях майже 47 % визначеної суми становлять обов'язкові бюджетні платежі [2].

Відсутність легальних оборотних коштів робить неможливою активну інноваційну діяльність і технічне переоснащення українських підприємств новітнім устаткуванням. За таких умов, при збереженні сировинної та напівфабрикатної орієнтації національної промисловості, нові власники приватизованих підприємств ставлять собі за мету лише швидко «витягнути» побільше коштів за рахунок експортних операцій [3].

Тож можна зробити висновок, що тіньова економіка в Україні — результат системної кризи економіки. Масштаби тіньової економіки істотно впливають на обсяги і структуру ВВП, призводять до створення офіційних даних про його величину. Тіньова економіка створює реальну загрозу національній безпеці та демократичному розвитку держави. Високий рівень тінізації економіки вкрай негативно впливає на імідж країни, її конкурентоспроможність, ефективність структурних та інституційних реформ, тому необхід-

но боротися з нею, розробляти заходи її зменшення та використувати механізми детінізації, а саме:

- реформування національної системи фінансового контролю за здійсненням протизаконної діяльності у напрямі розробки конкретних інструментів обмеження тіньових систем перерозподілу фінансових ресурсів за кожним конкретним випадком;

- формування спеціального реєстру та загального переліку декларацій із заявленими відшкодуваннями сумами ПДВ, які вважаються сумнівними;

- застосування мінімальних цін на високоліквідні імпортні товари, передусім підакцизні, для розрахунків і сплати податків.

Література

1. Біла С. Тіньова економіка та її вплив на структурне трансформування українського виробництва / С. Біла // Економіка України. — 2000. — № 10. — С. 54-61.
2. Єщенко П. Економіка перехідного періоду: теоретико-методологічні та методичні підходи / П.Єщенко // Економіка України. — 2000. — № 5. — С. 52-54.
3. Шелудько Н. Проблема тіньової економіки в Україні / Н. Шелудько // Фінанси України. — 2002. — № 9. — С. 80-86.

Матвійчук Є. В.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА В УКРАЇНІ: ШЛЯХИ ЇЇ ПОДОЛАННЯ

З переходом до ринкової економіки Україна зіштовхнулася з вирішенням проблем національного господарства перехідного періоду. Одним із дестабілізуючих факторів, що відчутно впливає на економіку, є наявність значного тіньового сектору.

Тіньова економіка — це економічна діяльність, яка не відображається в обліку та звітності суб'єктів підприємницької діяльності, а також не враховується і не контролюється державними органами і спрямована на отримання неконтрольованого державою доходу, шляхом порушення чинного законодавства, від якої держава не одержує податкових надходжень [1]. Зростання тіньового сектору економіки призводить до структурних деформацій та нестабільності соціально-економічного розвитку країни, пере-

шкоджає процесу розбудови держави, демократизації суспільства та європейської інтеграції України. Зростання тіньового сектору економіки також призводить до скорочення державних доходів, що створює проблему дефіциту державного бюджету.

За оцінкою Ф. Шнейдера, експерта Організації економічного співробітництва та розвитку, обсяги тіньової економіки в цілому в Європі сягають рівня 20 %, а в Україні — 57 % від ВВП.

Незважаючи на значні зусилля з боку влади у боротьбі з тіньовим сектором економіки в Україні, що спрямовані на детінізацію економіки, протидію корупції, профілактику злочинності, здійснення банками фінансового моніторингу, подолання кризових явищ в економіці та соціальній сфері, боротьбу з нестабільністю на валютному сегменті ринку тощо, рівень тіньового сектора, порівняно з іншими країнами, залишається ще значно високим.

Розвинуті країни мають на меті зробити все можливе заради зменшення обсягу тіньової економіки. Українському уряду, дії якого спрямовані на зменшення масштабів тіньової економіки, треба врахувати позитивний досвід цих країн та підходити до цього процесу системно й комплексно, зокрема:

1. Використовуючи досвід уряду Польщі, ввести заборону господарської діяльності тих фізичних осіб, які раніше вчинили серйозний податковий злочин; ввести майнову відповідальність юридичних осіб за здійснення злочину, наприклад, для керівників компаній, діяльність яких призвела до злочину, у результаті якого ця компанія отримала від цього майнові вигоди.

2. Використовуючи досвід США, посилити роль державних спеціальних служб у контролі за поширенням тіньової економіки в країні та їх взаємодію із державною структурою в цілому. Так, у США співробітники служб безпеки, таких як ФБР та ЦРУ, дуже часто працюють у відомих американських концернах та корпораціях, тим самим контролюючи їх діяльність. Щодо України, то схожі функції повинні виконувати співробітники Служби безпеки України. Треба скоординувати роботу СБУ таким чином, щоб кожний громадянин України був упевнений у безпеці та усвідомлював, що будь-які протиправні дії матимуть покарання.

3. Використовуючи досвід Франції, обмежити можливість проведення експортно-імпортних операцій національними суб'єктами господарювання з компаніями в офшорних зонах. Здійснення експортно-імпортних операцій за участю офшорних ком-

паній дає змогу у деяких випадках завищити або занижити ціни товарів порівняно зі світовими і таким чином ухилитися від сплати податків та отримати додатковий прибуток на різниці в цінах.

4. Використовуючи досвід Великобританії, Україні для боротьби з корупцією, як основним чинником розвитку тіньової економіки, необхідно підвищити рівень довіри громадян до влади, посилити незалежність судів, посилити покарання за хабарництво.

5. Використовуючи досвід Німеччини, оптимізувати податкову систему. Через те, що в Україні високі ставки та кількість податків і платежів, високі ставки відрахувань з фонду заробітної плати, важкий механізм обчислення розмірів податків тощо, суб'єкти господарювання намагаються уникнути оподаткування. Якщо в країні невисокий рівень оподаткування, відсутні або зведені до мінімуму адміністративні бар'єри, прозора та проста процедура створення, реорганізації й ліквідації підприємств, то мотивація підприємців до приховування своєї діяльності у тіні зводиться до мінімуму [2].

Реалізація зазначених рекомендацій та інших заходів щодо подальшої детінізації економіки не лише сприятиме формуванню повноцінного ринкового середовища, розвитку економіки, легалізації капіталу, процесу демократизації економіки, а й забезпеченню ефективного розвитку підприємництва.

Література

1. Савченко І.Г. Тіньовий сектор економіки України: аналіз стану та напруги детінізації / І. Г. Савченко, А.Е. Йорданов // Зовнішня торгівля: право, економіка, фінанси.— 2012.— № 3. С. 108.

2. Приварникова І.Ю., Степанюк К. В. Тіньова економіка України: причини, обсяги та шляхи їх зменшення // Вісник ЗІДМУ.— Запоріжжя: Вид-во ЗІДМУ. 2010.— № 9. С. 166-168.

Михайленко Б. С.

*студентка 2 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

В економіці завжди приділялась значна увага дослідженню проблеми інвестування. Це відбувається тому, що інвестиції мають значний вплив на господарську діяльність та визначають

процес економічного зростання в цілому. В умовах сьогодення вони є найважливішим засобом забезпечення умов виходу з економічної кризи, структурних зрушень у народному господарстві, зростання технічного прогресу, підвищення якісних показників господарської діяльності на мікрорівнях та макрорівнях. Активізація інвестиційного процесу є одним із ефективних механізмів соціально-економічних перетворень [3].

Одним з найбільш перспективних видів бізнесу в Україні є аграрна промисловість. Земель, які можуть бути придатні для сільського господарства у світі залишилось надзвичайно мало — близько 9 %. Проте ціни на продукти харчування зростають і це зростання складе 20-50 % у найближчі десять років.

Агробізнес в Україні має великий потенціал. Дані Державної служби статистики України свідчать, що станом на 1-ше січня поточного року в українське сільське господарство інвестовано іноземних капіталовкладень на суму 685,3 млн. дол. США. Частка іноземних інвестицій в агросектор складає 1,4 % від загальних іноземних інвестицій в економіку України.

Все агропромислове господарство України потребує оновлення та реконструкції за участю іноземного капіталу — від первинних виробничих процесів у сільському господарстві до випуску кінцевого продукту та його доставки до споживачів. Щоб збільшити вихід кінцевої продукції та підвищити її споживчі якості, необхідно залучити технології для більш глибокої та комплексної переробки первинної сировини. Через технологічну неефективність в аграрній промисловості щорічно знищуються тонни м'яса, 40 % овочів і фруктів, не використовується близько половини молочного білка. Великих втрат зазнає вирощена зернова продукція.

Іноземні інвестори найбільше зацікавлені у вкладі коштів у ті сфери, де можна в короткі строки одержати значний економічний ефект, зокрема створення порівняно невеликих підприємств, що не потребують великих вкладень і забезпечують швидку окупність початкових затрат при невисокому ступені ризику для іноземних інвесторів. Бажана участь іноземного капіталу також у переході агропромислового виробництва на сучасну технологічну базу, в тому числі з використанням потужного науково-технічного та виробничого потенціалу оборонних галузей, що підлягають конверсії [2].

В Україні агросектор може набути значного розвитку, бо через зростання населення збільшується попит на продукти харчування, споживання м'яса, молочних продуктів, овочів і фруктів. Однак агросектор гальмується через відсутність приватної власності на землю за такими основними причинами:

1. Вкладаючи кошти, інвестор хоче бути впевнений у майбутньому і хоче, щоб його капіталовкладення були захищені, тому інвестиційний потенціал сектору для іноземного інвестора збільшується за умови вільної купівлі-продажу землі.

2. Селяни здають свою землю в оренду на короткий термін, орендарі при цьому вирощують одну і ту ж саму культуру протягом декількох років з метою одержання більш високої прибутковості, проте при цьому виснажують земельні ресурси, тобто відбувається нераціональне використання землі.

3. Земля не може виступати заставою для фінансування через відсутність узаконеної власності на землю.

В законодавстві України велике значення для ринку землі має Закон України «Про земельний кадастр», який набув чинності 1 січня 2012 р. Його метою є реєстрація земельних ділянок та упорядкування відомостей про них. Таким чином, можна уникнути шахрайства з видачею більш одного державного акту на кількох власників на одну земельну ділянку [1].

На сьогоднішній день ідея вільної купівлі-продажу землі є предметом активних дискусій. Зі зняттям мораторію на вільну купівлю-продаж землі, агросектор України приваблюватиме все більше інвесторів, а інвестиції в свою чергу є основним фактором для розвитку вітчизняного сільського господарства. Закон «Про ринок земель» надає підприємцям, зацікавленим у вкладенні коштів у цю сферу, багато можливостей.

Політика уряду має бути рішучою для досягнення результату економічного ефекту від введення закону. Реформування аграрної сфери вимагає ретельної підготовки, опрацювання нормативних документів і законодавчих актів, а значить і часу. Однак уряд вже зробив перші кроки, а це означає, що він налаштований рішуче і проявляє політичну волю провести аграрну реформу. Отже, український агробізнес має великі перспективи розвитку при залученні інвестицій іноземних інвесторів, які зацікавлені вкладати гроші, що дозволить вийти на абсолютно новий рівень розвитку.

Література

1. Закон України «Про Державний земельний кадастр» (ВВР), 2012 [Електронний ресурс] — Режим доступу : http://undp.org.ua/files/ua_9040807._commentary_to_law_on_land_cadastre-01.pdf.
2. Щукін Б. М. Інвестиційна діяльність: Методичний посібник / Б.М. Щукін — К.: МАУП, 1998. — 214 с.
3. Гітман Л. Дж. Основи інвестування: Учеб. пос. / Л. Дж.Гітман, М. Д. Джонк. — М., 1997 рік — 1008 с.

Мазур А. П.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АТОМНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ УКРАЇНИ

У світовому масштабі атомна енергетика є важливим джерелом енергії викопних видів палива. Протягом останніх років з'явилася велика кількість авторитетних досліджень, які показують ядерну економіку у вигідному світлі. Однак також очевидно, що генеруючі компанії утримуються від будівництва нових атомних електростанцій без гарантій щодо затрат і ринків.

За останнє десятиліття загальне щорічне виробництво електроенергії в Україні збільшилось, зросла й частка енерговидобування на атомних електростанціях. Тобто, атомних потужностей в Україні достатньо, але в найближчій перспективі ситуація може змінитися з точністю до навпаки.

Такий негативний ситуації сприяють заморожені вже другий рік поспіль практично всі розпочаті інвестиційні проекти, які реалізуються в НАЕК «Енергоатом» (загальною вартістю майже 60 млрд. грн.) у тому числі і найбільший з них — будівництво 3-го і 4-го енергоблоків Хмельницької АЕС вартістю близько 40 млрд. грн. [1].

Спостерігається і те, що сьогодні електроємність ВВП України в кілька разів перевищує аналогічний показник європейських країн. Однією з причин цього є структура української економіки, яка здебільшого складається з електроємних галузей, і надмірно високі витрати електроенергії на виробництво одиниці продукції.

З економічної точки зору розвиток атомної енергетики на території України стає все більш невигідним:

1. Вартість будівництва АЕС з кожним роком зростає у декілька разів. У той же час електроенергія, отримувана сонячними батареями, неухильно дешевшає і при ККД сонячних елементів 25 %, вже досягнутому в лабораторних умовах, стане порівнянною з енергією, що одержується на АЕС.

2. Україні для користування ядерними реакторами не вистачає не тільки фінансових, а й природних ресурсів. Для роботи лише одного із 15-ти атомних блоків щогодини потрібно більше 120-ти залізничних цистерн прісної води. Регіони поблизу всіх українських АЕС постійно зазнають проблем із водою.

3. Запаси урану вичерпаються навіть швидше, ніж нафти чи газу. Згідно з останніми даними Міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЕ), урану у світі залишилось лише на 40 років.

4. Атомна енергетика може працювати лише за умов державної фінансової підтримки. Тариф на вироблену АЕС електроенергію не покриває цілу низку необхідних витрат, зокрема на видобуток урану, на закриття станцій, на поводження з відходами тощо. Усі ці витрати забезпечуються з державного бюджету і сплачуються платниками податків. Вартість будівництва лише одного атомного реактора перевищує річні витрати з бюджету України на освіту та медицину.

5. Паливо для українських АЕС закуповують у Росії. Спроби купувати ядерне паливо в інших постачальників виявилися безуспішними, оскільки немає іншого налагодженого виробництва палива для реакторів радянського зразка, які працюють в Україні. А створення власного виробництва ядерного палива є неможливим через його надзвичайно високу вартість (0,3 г ядерного палива = 3 млн. т вугілля).

Отже, можна сказати, що більшу частину розходжень між економікою існуючих станцій і прогнозами щодо майбутніх станцій можна пояснити лише детальним аналізом різних припущень щодо, наприклад, ефективності використання та поточних затрат, які не випливають з очевидністю з заявлених цифр. Подальший розвиток ядерної енергетики, передбачений Енергетичною стратегією України до 2030 року, вимагає створення власного потужного проектно-конструкторського і промислово-виробничого комплексу. Також необхідне додаткове будівництво енергоблоків АЕС з

більшою потужністю, вартість яких оцінюється в 96 млрд. грн. та 160 млрд. грн. [2]. Тобто потрібні значні вкладення яких не має Україна.

На нашу думку для того щоб покращити ситуацію з виробленням електроенергії і не підірвати економіку нашої країни варто вкладати кошти у більш економічні проекти, які б замінили невідгідне будівництво енергоблоків. Наприклад будувати вітрові електростанції, адже за підрахунками вчених, загальний вітроенергетичний потенціал Землі в 30 разів перевищує річне споживання електроенергії в усьому світі.

Навіть якщо сьогодні використовуватиметься лише мізерна частка цієї енергії — це не буде великою проблемою, оскільки коли потреба в електроенергії нижча, «зайва» потужність ВЕС може спрямовуватись на виробництво надзвичайно цінного енергетичного продукту — водню. Водень може використовуватися як паливо для автомобілів, а також замість природного газу у багатьох інших установках, причому внаслідок його згоряння не утворюються шкідливі речовини, а лише водяна пара.

Тобто такими нововведеннями було б вирішено значну кількість поточних проблем на економічному та екологічному рівні, без підтримки іноземних інвестицій, а спираючись на ті ресурси, які є на території України.

Література

1. Писаренко, І. Атомна енергетика України: повна залежність або ривок вперед? / І. Писаренко // — Економічна правда. — К., 2013. — 30 с.
2. Проект документу для громадського обговорення від 07 червня 2012 р. «Оновлення Енергетичної стратегії України на період до 2030 р.». [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://energetyka.com.ua/normativna-baza/384-energetichna-strategiya-ukrajini-na-period-do-2030-roku>.

Гук І.-М. М.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ВЕНЧУРНЕ ІНВЕСТИВАННЯ В УКРАЇНІ

Проголошений українською державою курс на перебудову національної економіки на інноваційних засадах та здійснення високотехнологічного виробництва вимагають залучення потужного

фінансування, необхідного для забезпечення ефективного розвитку інноваційних процесів, впровадження у масове виробництво уже існуючих інноваційних винаходів та розробок, а також дієвої підтримки фундаментальної та прикладної вітчизняної науки. Сьогодні ні держава, ні власне підприємства — інноватори, дослідники й виробники не в змозі на тривалий проміжок часу вилучити із обігу значні обсяги коштів. Зважаючи на те, що практика залучення коштів підприємствами шляхом емісії цінних паперів та розміщення їх на фондовому ринку в Україні практично не розповсюджена через необізнаність та незацікавленість фізичних осіб у такій низько прибутковій та ненадійній схемі вкладення своїх заощаджень, на перший план сьогодні виходить питання розвитку венчурного фінансування інноваційної діяльності.

Терміни «венчурний капітал» і «венчурний бізнес» (від англ. «venture») означає ризикове підприємство або започаткування. Венчурне підприємництво — це діяльність, спрямована на впровадження ризикових проектів для одержання прибутків, підприємницького та засновницького доходів шляхом організації компанії, що займається впровадженням нововведень і подальшим їхнім розвитком. Венчурне підприємництво виконує функцію прискорювача інноваційного розвитку і здатне не тільки вивести економіку країни на вищий рівень, а й забезпечити прорив вітчизняних технологій на світові ринки [1]. Венчурний механізм відіграв важливу роль у реалізації базових інновацій в галузі мікроелектроніки, автоматизації промислового виробництва, біотехнології тощо. За підтримки інвесторів ризикового капіталу знайшли широке практичне застосування такі науково-технічні розробки, як мікропроцесор, персональний комп'ютер, інтернет-технології. За допомогою венчурного капіталу було створено американську фірми «Apple», «Netscape», а також реактивний двигун, кулькову ручку, кольоровий папір тощо. Венчурний бізнес сприяв якісним змінам у структурі виробничих сил суспільства та суттєво вплинув на виробничі відносини. Зокрема, цей бізнес підтримував малий та середній наукоємний бізнес, забезпечивши симбіоз знань, фінансів та управління. У межах економічної теорії це відображено у нових моделях економічного зростання з ендегенним технологічним процесом, в яких, крім традиційних факторів виробництва (праця, капітал), виділено і такий фактор як людський капітал. Від того, наскільки успішно функціонує венчурний механізм сьогодні, за-

лежить швидкість комерціалізації нових перспективних наукових ідей та технологічних розробок і, як наслідок, конкурентоспроможність національної промисловості в умовах глобалізації економічних відносин.

Фактори, що впливають на ринок венчурних інвестицій в Україні, можна представити у вигляді таких, що позитивно впливають, прискорюючи формування ринку венчурного капіталу і таких, що гальмують цей ринок, впливаючи негативно. В Україні сьогодні не дуже багато проектів, які є цікавими з точки зору венчурного інвестора. Це спричинено недостатньою кількістю малих інноваційних фірм, і в першу чергу — у сфері високотехнологічного бізнесу. Основними факторами, які гальмують розвиток венчурного ринку є :

1. Капіталізація фондового ринку просувається досить низькими темпами.

2. Відсутність відповідної законодавчої бази. Потрібно прийняти в Україні Закон про венчурні асоціації ,який має визначити умови розвитку ринку венчурного капіталу та забезпечити привабливий інвестиційний клімат для учасників високо ризикового процесу венчурного фінансування.

3. Відсутність мотивації у створенні венчурних фондів і компаній в Україні спричинена недостатньою увагою держави до цієї проблеми.

4. Сьогодні маркетингові дослідження в інноваційній сфері в Україні майже не ведуться, що спричинено, між іншим, також існуючими недоліками у системі захисту інтелектуальної власності. Недосконала інформаційна база гальмує розвиток венчурного підприємництва.

5. Нестача висококваліфікованих фахівців в інноваційній сфері, які були б спроможні забезпечити ефективний менеджмент як венчурного бізнесу, так і всіх інших суб'єктів інноваційного підприємництва. У вищих навчальних закладах слід передбачити підготовку та перепідготовку інноваційних менеджерів з обов'язковим проходженням стажування в закордонних венчурних компаніях та фондах [2].

Таким чином низька активність венчурного інвестування в країні пов'язана з небажанням ризикувати у досить нестабільному зовнішньому середовищі, відсутністю розвиненої інфраструктури. Банки не прагнуть інвестувати в довгострокові ризиковані проекти

до того ж без гарантій. Страховий бізнес в Україні хоч і охоплює багато компаній, але він менш розвинений ніж у США і Західній Європі[3].

Отже, венчурне інвестування — це особлива система вкладення коштів у нові проекти. Його головна і принципова відмінність від традиційного полягає в тому, що необхідні кошти можуть надаватися під перспективну ідею без гарантованого забезпечення наявним майном, заощадженням, або іншими активами підприємця. Розвиток венчурних асоціацій може бути шляхом розвитку нових технологій та економіки в цілому.

Література

1. Фатеева І. Венчурний капітал і венчурні компанії як основа перетворень інноваційного середовища в Україні / І.Фатеева // Вісник Академії правових наук України. — 2006. — № 2. — С. 141-149.
2. Беруга Л. Реалізація стратегії інноваційного розвитку економіки України в системі венчурного фінансування / Л. Беруга // Актуальні проблеми економіки. — 2002. — № 12. — С. 75-79.
3. Лапко О. О. Фактори, що впливають на ринок венчурних інвестицій / О. О. Лапко // Економіка і прогнозування. — 2007. — № 3. — С. 54-63.

Гриник О. А.,

*студентки 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТАН ТА ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ В УКРАЇНІ

З переходом України до ринкових умов господарювання по-стала необхідність членства нашої країни в різних міжнародних організаціях та відкриття можливостей для міжнародного інвестування. Надходження іноземних інвестицій забезпечить в майбутньому повноцінне функціонування господарюючих суб'єктів, підвищить конкурентоспроможність національного виробництва та забезпечить збалансованість економічного розвитку. У зв'язку з цим, однією з найбільш важливих сучасних наукових проблем є створення економічних умов для іноземних інвестиційних проєктів, з огляду на те, що вони останнім часом скорочуються.

Інвестиційний клімат — це ступінь сприятливості ситуації, що складається в тій чи іншій країні стосовно інвестицій, що могли б бути зроблені в країну.

В умовах ринкової економіки організація інвестиційної діяльності окремої країни потребує регулювання інвестиційного процесу на макроекономічному рівні, при чому особливу увагу приділяють таким питанням: вивченню існуючих пріоритетів, пріоритетних сфер та об'єктів інвестування, які мають відповідати довготривалим національним інтересам держави; встановленню відповідних податкових ставок та податкових пільг для залучення міжнародних іноземних інвестицій та спрямування їх у пріоритетні сфери економіки; проведенню відповідної грошово-кредитної політики, яка б сприяла активізації інвестиційної діяльності. Така політика впливає на умови інвестиційного проектування, регулюючи грошовий обіг та роботу банківської системи, яка мультиплікативно створює грошові кошти; плануванню прямих державних замовлень; проведенню відповідної амортизаційної політики.

Україна потенційно може бути однією з провідних країн за залученням інвестицій. Країна багата на природні ресурси, кваліфіковану і дешеву робочу силу, має значний науково-технічний потенціал, наявну інфраструктуру, потужну виробничу базу, величезний внутрішній ринок збуту продукції та успішну інтеграцію у світовий фінансовий та товарний ринок.

Інвестиції в економіку України завжди мали місце з часів незалежності, але не в такому обсязі, який необхідний для розвитку нашої країни. Статистична інформація свідчить про зростання інвестицій в економіку України до 2008 р. включно і про істотне скорочення обсягів інвестування з 2009 р., що пов'язано зі світовою фінансовою кризою та з незадовільною макроекономічною ситуацією в країні, інвестиційним кліматом. Так, у 2005 р. обсяг прямих інвестицій становив 7843,1 млн. дол., в 2009 р. — 4436,6 млн. дол., за січень-вересень 2011 р. 3680,3 млн. дол., тобто скорочення обсягів інвестування відбулося майже вдвічі. Найбільшими країнами інвесторами станом на 1 жовтня 2011 р. були Кіпр — 12089,1 млн. дол. (24,9 %), Німеччина — 7287,5 млн. дол. (15,0 %), Нідерланди — 4914,4 млн. дол. (10,1 %), Австрія — 3447,8 млн. дол. (7,1 %).

Для покращення інвестиційного клімату України необхідно здійснити такі заходи: стабілізувати політичну ситуацію в країні, з метою створення сильної держави з єдиною економічною стра-

тегією розвитку; усунути корупцію, зменшити управлінський апарат та їх витрати, сприяти прозорості ведення бізнесу; спростити отримання дозвільних документів, скоротити час та кількість перевіряючих служб; впроваджувати інноваційні технології, оновлювати та модернізувати виробничі потужності підприємств; залучати інвестиції на правах державно-приватного партнерства, при цьому підприємства залишати в державній власності (державний контрольний або блокуючий пакет акцій). вкладати залучені інвестиційні кошти на першочергові та пріоритетні проекти інвестиційного розвитку, запобігати тіньовому відтоку капіталу з країни; проводити структурні реформи, враховуючи міжнародні рейтингові дослідження.

Нинішній Уряд почав впроваджувати низку економічних реформ, задекларованих у Програмі економічних реформ на 2010—2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», в якій визначено вирішення майже всіх ключових проблем. Так, у Програмі визначено такі напрями перетворень:

1. Створення базових передумов економічного росту через утримання низького рівня інфляції, стабілізацію державних фінансів і створення стійкої фінансової системи.

2. Формування режиму максимального сприяння бізнесу шляхом зменшення втручання держави в економіку, зниження адміністративних бар'єрів для його розвитку, модернізацію податкової системи і поглиблення міжнародної економічної інтеграції України.

3. Модернізація інфраструктури і базових секторів шляхом усунення усталених структурних проблем в енергетичній, вугільній, нафтогазовій галузях і ЖКГ, а також розвиток транспортної інфраструктури і ринку землі, перехід від дотацій до самоокупності виробництва і соціальних послуг.

4. Збереження і розвиток людського й соціального капіталу шляхом підвищення ефективності та стабільності соціального захисту

5. Підвищення державного управління шляхом реформування державної служби і виконавчої влади.

Реалізація всіх зазначених нормативних документів на практиці допоможе вирішити основні ключові проблеми та поліпшити інвестиційний клімат України. При цьому необхідно захищати та

підтримувати вітчизняного товаровиробника, залишати стратегічні і прибуткові об'єкти в державній власності, залучати інвестиційні ресурси на засадах державно-приватного партнерства, на концесійних умовах та на умовах довготермінової оренди в державний сектор економіки.

Література

1. Носова А. В. Інвестиційний клімат в Україні: основні напрями поліпшення / А.В.Носова // Стратегічні пріоритети. — 2006. — № 1(6). — С.61-65.
2. Мотриченко В. М. Інвестиційна привабливість України / В. М. Мотриченко // Фінансовий простір. — 2006. — № 4(4). — С.31-36.

Бондарчук Д. С.,

*студент 2-го курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Україна на сьогоднішній день пройшла важкий етап переходу з командно-адміністративної економічної системи до ринкової. Проте продовжує переживати економічну кризу, яка негативно впливає на розвиток економіки країни. Фактично, причиною цього, стало нагромадження великої кількості прорахунків уряду під різним керівництвом, під час реалізації своїх економічних реформ, які проводились з метою кращої адаптації вітчизняної економіки до умов ринкової економічної системи, до якої Україна почала прагнути після розпаду СРСР та багато інших факторів.

Отже, еволюцію економіки можна уявити у вигляді циклічного процесу руху економіки від одного сталого (урівноваженого) стану через період його порушення та відновлення на якісно новому рівні до іншого, за допомогою проходження особливого етапу переходу економіки. Трансформаційна економіка — це особливий стан економічної системи на етапі її становлення (еволюції до зрілого врівноваженого стану) і реформування (еволюції до нової економічної системи). Основні риси трансформаційної економіки зумовлюють специфічні закономірності її розвитку: з одного боку, інерційність — збереження у перехідній економіці старих економічних форм, що свідчить про спадкоємність еволюційного проце-

су; з другого — інтенсивність розвитку нових форм як виявлення необоротності трансформаційних процесів у суспільстві [1].

Важливо також розрізнити природно-еволюційний тип трансформаційної економіки і реформаторсько-еволюційний тип, коли природно-еволюційні процеси прискорюються або гальмуються реформами, що здійснюються в умовах перехідної економіки. Економіка України була перехідною економікою реформаторсько-еволюційного типу. В межах економіки реформаторсько-еволюційного типу відбуваються перехідні процеси до економічної системи, за якої ціни, що формуються під впливом попиту та пропозиції, визначають що, як, для кого, де виробляти та як розподіляти вироблене.

Майже за сімдесят років в СРСР було створено систему, якої ще не було ніде у світі — систему планової економіки, що виключала приватну власність, товарно-грошові відносини, ринковий механізм регулювання. Командо-адміністративна система, яку будували як систему найраціональнішого використання всіх ресурсів, виявилася економікою дефіциту, неспроможною оптимально господарювати. Все це свідчить про кризу планової системи, подолати яку можна тільки у процесі переходу до ринкової економічної системи.

Складність становища України до початку трансформаційних процесів обумовила, по-перше, те, що одним з елементів змісту трансформаційної економіки є кризові явища, успадковані від планової системи; по-друге, необхідність одночасного вирішення різнопланових завдань: подолання кризи, забезпечення зростання виробництва, підвищення життєвого рівня населення, трансформація планової системи в ринкову, перспективний стратегічний розвиток суспільства.

Стартові умови сучасних ринкових перетворень в Україні — це умови кризи планової системи, яка свідчила про невідповідність потребам розвитку суспільства притаманного йому соціально-економічного устрою. По-перше, оскільки перехід здійснюється від особливої системи, перед суспільством виникають проблеми, що були невідомі країнам, які пройшли традиційний перехідний період. По-друге, Україна має здійснювати за певних обставин «зворотний» рух до економічних відносин, які існували ще на першому етапі ринкових реформ: від державної власності до приватної, від централізованого розподілу ресурсів до ринкового

механізму, від державного планового господарювання до підприємницької діяльності на засадах конкуренції та приватних інтересів. □ Сучасні трансформаційні процеси у країні розгортаються за особливих історичних умов — умов глобальних перехідних процесів. Розвинуті індустріальні країни перебувають на етапі переходу до постіндустріального суспільства. Країни, в яких значну частину становлять елементи традиційної економіки, швидко рухаються до сучасної ринкової економічної системи, використовуючи при цьому досягнення постіндустріальної стадії [2].

Досягнення макроекономічної стабілізації за умов трансформаційної економіки України є складним процесом, в якому можна виділити два взаємопов'язані етапи: 1. Початковий етап, що має такі завдання: по-перше, подолання кризових явищ, неминучих за умов відмирання старої системи (інфляція, бюджетний дефіцит та ін.); по-друге, створення передумов для виникнення ринкових господарських форм — ринкова лібералізація економіки. Тривалість початкового етапу залежить від глибини кризи та ефективності стабілізаційної політики держави. Для України початковий етап характеризується дуже глибокою кризою (економічною, політичною, соціальною), що значно ускладнює трансформаційні процеси. Вирішення завдань початкового етапу дасть можливість створити передумови для здійснення наступного етапу трансформації.

2. Стабілізаційний етап — етап створення ефективної ринкової економічної системи, що складається з двох основних фаз: фази становлення ринку, в умовах якої створюються основні інститути ринкової економіки, та фази структурних перетворень (структурного коректування), коли під впливом нових ринкових чинників перетворюється відтворювальна структура економіки. Необхідність одночасного здійснення обох фаз зумовлена тим, що криза перехідної економіки України є не тільки частиною промислового циклу, а й кризою економічної системи в цілому.

На протязі останніх 22 років вітчизняний уряд намагався покращити економічну ситуацію, створити усі сприятливі умови для успішного переходу до ринкової економіки, але було допущено багато прорахунків в плануванні економічних реформ. Наприклад: емісія української валюти, яка була направлена на задоволення першочергових соціальних потреб, яка пізніше привела до інфляції в 1998 р. Даним способом користується і нинішній уряд, який переживає брак коштів, які повинні покрити першочергові

проблеми. Першочерговим завданням уряду для подолання економічної кризи в Україні є досягнення грошової стабілізації: значне зниження інфляції, скорочення дефіциту державного бюджету на основі подолання незбалансованості його доходів та витрат, стабілізація обмінного курсу національної валюти. Для вирішення цих проблем необхідно встановити суворий контроль за грошовою емісією, державними доходами та витратами, створити ефективну банківську систему.

Отже, українська економіка в період трансформації пройшла дуже важкі труднощі, які були пов'язані із встановленням ринкової системи, яка супроводжувалася економічною, політичною, культурною, ідеологічною кризою, але за останні роки в Україні почалися позитивні трансформації як наслідок успішної адаптації нашої економіки до світових ринкових умов, а саме: підняття рівня розвитку виробничої і невиробничої сфери економіки до світового рівня, подолання важких наслідків кризи 1997-1998 рр. — 2008-2009 рр., відновлення стабільності у вітчизняній економічній галузі.

Література

1. Беляєв О. О. Політична економія: Навч. посібник. / О.О. Беляєв, А.С. Бебело.:— К.: КНЕУ, 2001.— 226 с.
2. Носова О. В. Національна економіка: підручник / О. В. Носова — К.: «Академія», 2013. — 296с.
3. Національна доктрина економічних трансформацій в Україні. // Профспілки України. — 2002. — № 2. — С. 3-5.

Бондаренко Ю. Г.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В НАЦІОНАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ

Цілями залучення іноземних інвестицій в економіку України є структурна перебудова промислового комплексу, сприяння досягненню сучасного технічного рівня розвитку на основі нових технологій, збільшення об'ємів експортного потенціалу України, подолання залежності економіки від імпорту, створення виробництв з використанням місцевих природних ресурсів, сприяння розвитку приватного сектору.

В рамках даної роботи було проаналізовано досягнення провідних зарубіжних країн, та виявлено ряд переваг і недоліків залучення іноземного капіталу. До переваг залучення іноземного капіталу відносять: створення стратегічних альянсів між українськими та зарубіжними підприємствами; використання зарубіжного організаційного та управлінського досвіду; збільшення обсягів капітальних вкладень; впровадження сучасних технологій; стимулювання розвитку експортного потенціалу; підвищення рівня зайнятості та кваліфікації робочої сили; прискорення темпів структурної перебудови економіки; підвищення ступеня адаптації суб'єктів господарювання до умов конкурентного середовища. Серед недоліків виділяють: збільшення залежності країни від іноземного капіталу; трансферт частини прибутків за кордон; жорстку експлуатацію вітчизняних сировинних ресурсів.

Основними перешкодами залучення іноземного капіталу є: відсутність відповідного інвестиційного клімату; недосконалість ринкового механізму; нестабільність політичної ситуації; низький рівень ділової та професійної кваліфікації підприємців; відсутність зацікавлених партнерів; нестача привабливих інвестиційних проектів; недосконалість податкової системи; відсутність дієвої системи страхування інвестицій; надмірний монополізм в економіці; надвисокий рівень інфляції; невирішеність питання щодо приватної власності на землю.

Взагалі для залучення в країну іноземного капіталу повинні існувати певні передумови, тобто інвестиційний клімат, який являє собою сукупність політичних, соціально-економічних, фінансових, соціально-культурних, організаційно-правових і географічних факторів, які притаманні певній країні і визначають привабливість її для іноземного інвестора. Найбільш великим недоліком цього чинника є те, що на думку іноземних інвесторів, Україна має економічну, політичну і соціальну нестабільність. Також іноземні інвестори вказують на низьку дієздатність механізмів забезпечення ринкових прав і свобод інвесторів та захисту їхніх інтересів. З цього можна зробити висновок, що є країни, в яких немає таких серйозних проблем, а отже вони привабливіші для інвесторів і в ці країни будуть йти великі інвестиції. Для довідки, за розкриттям інформації та рівнем захищеності прав власності, Україна серед 70 найбільших країн світу посідає 58 місце. Це вже говорить про проблеми.

На ряду з цими виділяють труднощі з правовою базою України, яка регулює діяльність іноземних інвесторів. Законодавчо-правова база щодо регулювання іноземних інвестицій налічує понад 100 різних нормативних документів, окремі положення яких є неоднозначними і суперечливими, що призводить до погіршення умов діяльності іноземних інвесторів. Особливістю правового регулювання інвестиційної діяльності на території України є те, що, поряд із Законами України «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування», інвестори мають враховувати також положення цілого ряду інших законів та підзаконних нормативних актів.

На 1 січня 2013 р. загальний обсяг внесених в економіку України прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу) становив 54,462 млрд дол. США, що на 8,2 % більше порівняно з обсягами інвестицій на початок 2012 р., і з розрахунку на одного українця становить 1199 дол. США. Проте це значно менше порівняно з іншими провідними країнами світу.

Іноземний капітал оминає високотехнологічні галузі (станкобудування, авіаційну промисловість, електроніку тощо), хоча саме ці галузі в Україні найбільше потребують капіталовкладень для модернізації, інтенсифікації та інноваційного розвитку.

Також потрібно додати, що істотною проблемою залучення закордонних капіталовкладень є низький рівень ділової та професійної кваліфікації підприємців. Вітчизняні підприємці за рівнем професіоналізму відстають від іноземних конкурентів. Це викликає нестачу привабливих інвестиційних об'єктів. Одноманітність діяльності, старі ідеї і багато іншого вже є непривабливим фактором і викликає відсутність зацікавлених партнерів.

Отже, на даному етапі розвитку Україна потребує капіталовкладень, оскільки ситуація не дозволяє власними силами досягти розвитку соціально-економічного становища. В порівнянні з 2012 р. на 2013 р. іноземні інвестиції збільшилися, що говорить про повільний, але все ж таки розвиток економічної ситуації. Для того, щоб він збільшувався і надалі, Україні доведеться усувати недоліки, які на даний момент заважають іноземному капіталовкладенню, а саме створювати необхідний інвестиційний клімат, усувати недоліки в законодавстві, регулювати економічну ситуацію в середині країни тощо.

Література

1. Марцин В. С. Особливості залучення іноземних інвестицій за умов виходу з кризи / В. С. Марцин // Проблеми науки. — 2011. — № 3. — С. 2-9.
2. Худавердієва В. А. Стратегія залучення іноземних інвестицій у економіку України / В. А. Худавердієва // Фінанси України. — 2010. — № 6. — С. 62-71.

Акуленко Т. М.,

*студентка 2 курсу інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМА ТІНЬОВИХ ДОХОДІВ В УКРАЇНІ

На сучасному етапі розвитку держави актуальність питання щодо тіньових доходів підприємств стає дедалі актуальнішим, оскільки їхня частка поступово збільшується. За даними станом на 2012 р. тіньовий сектор економіки України сягнув за різними оцінками 30-60 % ВВП. Станом на вересень, за оцінками НБУ, в Україні поза банками знаходилося майже 200 мільярдів гривень, але очевидно, що ця сума є лише частиною, оскільки існує ще значний валютний резерв. Питання, що є причиною, а що наслідком, залишається дискусійним: не до кінця зрозуміло, чи то наявність надлишку готівки сприяла тому, що тіньовий сектор економіки України сягнув за різними оцінками 30-60 % ВВП, чи то значний розмір тіньового сектору сформував попит на готівку.

Оскільки зусилля НБУ та уряду щодо стабілізації цінової ситуації не можуть бути дієвими, якщо поза контролем перебувають фінансові ресурси і податкова служба наразі об'єктивно нездатна ефективно відслідковувати тіньові доходи.

Тіньова економіка — це економічна діяльність, що не враховується і не контролюється офіційними органами та спрямована на отримання доходу шляхом порушення чинного законодавства. З точки зору характеру відтворювальних процесів у сегментах тіньової економіки, вона поділяється на: а) неофіційну (неформальну) економіку (легальна діяльність, яка не враховується офіційною статистикою через недосконалість статистичних спостережень); б) приховане виробництво (діяльність, яка дозволена законом і здійснюється виробниками, котрі мають на це право, але прихована від оподаткування); в) незаконну економічну діяльність (підпіль-

на економіка) (включає незаконне виробництво товарів і послуг, а також незаконний перерозподіл доходів і активів); г) кримінальну економіку (абсолютно незаконна економічна діяльність). Поширення тіньової діяльності залежить від стану економіки, рівня життя населення і деяких суспільних і державних інституцій, що породжують стимули до тінізації економічних процесів.

Станом на січень 2011 р. в середньому в кожній області виявлено 1132 найманих працівника, які отримували тіньові доходи. Сума легалізованого доходу складає 660 тис. грн., що з них у середньому надходить до бюджету 94 тис. грн. податку з доходів фізичних осіб. В приблизному кожному п'ятому підприємстві виплачують тіньові доходи своїм службовцям і кожен третій — має працівників, які працюють без трудового договору та страхування.

Працівниками підрозділів оподаткування фізичних осіб в Черкаській області перевірено в поточному році 82 суб'єкти господарювання — юридичні особи з питань дотримання ними чинного податкового законодавства при виплаті заробітної плати робітникам та службовцям і 69 фізичні особи — суб'єкти господарювання. Порушення податкового законодавства виявлено на 70 підприємствах та в 35 громадян-підприємців. За результатами перевірок додатково нараховано 3304,8 тис. грн. (з цієї суми сплачено до бюджету 1294,2 тис. грн. податку з доходів фізичних осіб разом із пенєю та штрафними санкціями).

Тіньова економічна діяльність перешкоджає чіткому уявленню про характер формування, розподілу й перерозподілу доходів у суспільстві; також слід відмітити, що становлення факторної моделі доходів населення є дуже повільним і не сприяє розкриттю їх могутнього потенціалу, а майнове розшарування населення стає загрозливим для економічної та соціальної безпеки як окремих громадян, так і українського суспільства в цілому.

Але все ж такі основними причинами поглиблення та поширення тіньового сектора в перехідній економіці є:

- кризовий стан доходів населення та несформованість ринку праці;
- нерациональний правовий режим (суперечливість, відсутність механізмів здійснення, панування неформальних норм над формальними та інші);
- соціокультурні фактори: правовий нігілізм, патерналістські настрої, господарська ментальність та інші;

— інституційна несформованість факторних доходів населення.

Тіньова економіка значно дестабілізує суспільство і тому через її вплив звужується податкова база, зменшуються обсяги податків, дезорганізуються виробничі процеси в офіційній економіці і перешкоджають створенню нормально працюючих підприємств, посилюється кримінальна ситуація в країні.

Тіньові доходи не тільки накладають свій відбиток на динаміку доходів населення, а є й джерелом глибокої диференціації населення за рівнем доходів, наростання соціальних протиріч. Така ситуація є загрозою і потребує негайних заходів задля детінізації економіки. Необхідною умовою прогресивного розвитку суспільства є органічне поєднання економічного і соціального, що знаходить свою реалізацію у створенні в країні соціально-орієнтованої ринкової економіки, підпорядкованості реформування економіки суспільним цілям.

Література

1. Як державі заробити на тіньових доходах [Електронний ресурс]. — Режим доступу :<http://news.finance.ua/ua/~2/0/all/2012/11/02/290551>.
2. Ангелко І. Тіньова діяльність як джерело доходу: основні форми вияву / І.Ангелко // Галицький економічний вісник. — 2010. — No2(27).— С.108-115.
3. Податківці витягують тіньові доходи [Електронний ресурс] — Режим доступу :<http://www.mobus.com/khmelnitsky/194468.html>.
4. Статистичні відомості Черкащини [Електронний ресурс] — Режим доступу :<http://cityukraine.info/index.php?citynews=37943>.

Звездила А. Д.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультета,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РАЗВИТИЕ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

Предпринимательство — это ведущий сектор рыночной экономики, который обеспечивает насыщенность рынка товарами и услугами, способствует здоровой конкуренции, создает новый слой — «предприниматель-владелец»[1].

Любая нация гордится плодами деятельности своих предпринимателей. Но любая нация и каждый ее отдельный представитель гордятся и своей причастностью к воплощению какой-либо конкретной предпринимательской идеи. Предпринимательство способствует не только повышению материального и духовного потенциала общества, не только создает благоприятную почву для практической реализации способностей и талантов каждого индивида, но и ведет к единению нации, сохранению ее национального духа и гордости [2].

Одним из главных факторов формирования среднего класса является развитие малого и среднего бизнеса, гарантирующего стабильность экономики и повышения уровня жизни граждан. В результате открытия собственного дела и самозанятости снижается уровень безработицы и одновременно повышается уровень доходов населения, что способствует росту совокупного спроса и увеличению объема производства.

В Украине доля малых и средних предприятий составляет соответственно 94,3 % и 5,5 %, что в целом соответствует уровню развитых стран мира. Так, в США, Японии, Великобритании, Федеративной Республике Германии, Итальянской Республике, Французской Республике среди предприятий около 95 % являются малыми и средними.

О месте и значении малого и среднего бизнеса свидетельствует также его доля в общем количестве занятого населения и в валовом внутреннем продукте. В Украине в малом и среднем бизнесе в 2012 г. было занято 5,2 млн. человек, что составляет лишь 25 % экономически активного населения трудоспособного возраста. При этом в странах Европейского Союза такой показатель составляет более 50 %, а в Японии — около 80 %. В странах Европейского Союза малые и средние предприятия создают 50-70 % внутреннего валового продукта, в Украине такой показатель почти в четыре раза ниже.

На сегодняшний день состояние малого и среднего бизнеса в Украине характеризуется следующими недостатками: неравномерность концентрации субъектов малого и среднего бизнеса по регионам (наибольшее количество указанных субъектов в Киеве, Донецкой, Днепропетровской, Харьковской, Одесской, Киевской и Львовской областях); неравномерность распределения по видам экономической деятельности. В сфере торговли и услуг удельный вес субъектов малого и среднего бизнеса составляет 64,7 % их об-

щего количества, сфере промышленности — 13 %, сельского хозяйства — 13,1 %, строительства — 9,2 %.

Наличие указанных недостатков не способствует увеличению вклада субъектов малого и среднего бизнеса в создание внутреннего валового продукта и решения проблем занятости. Таким образом, основными причинами, препятствующими развитию малого и среднего бизнеса, являются: нехватка внутренних финансовых ресурсов, сложность доступа к внешним источникам финансирования и привлечения инвестиций; несовершенство процедур осуществления государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности; нестабильность законодательства в сфере развития малого и среднего бизнеса; несовершенство механизма партнерства между государством и малым и средним бизнесом; низкий уровень активности субъектов малого и среднего бизнеса по защите собственных интересов; ненадлежащий уровень информационного, консультативного и методического обеспечения предпринимательской деятельности, в том числе по вопросам сертификации продукции и услуг, а также внедрение систем управления качеством и др.

Таким образом, современное состояние развития малого и среднего бизнеса свидетельствует о необходимости реализации активной и взвешенной государственной политики в соответствующей сфере с учетом отраслевых и региональных особенностей. Вышеизложенные проблемы, обусловили принятие 28 августа 2013 г. Распоряжения Кабинета Министров Украины «Об одобрении Концепции Общегосударственной программы развития малого и среднего предпринимательства на 2014-2024 гг.», в котором излагаются основные проблемы дальнейшего развития предпринимательства и пути их решения.

Однако, на наш взгляд, данный документ не решает в полном объеме изложенные проблемы, поэтому одним из основных условий преодоления негативных тенденций является разработка комплекса мероприятий по решению проблем, препятствующих дальнейшему развитию малого и среднего бизнеса [3]. Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что развитие экономики малых и средних предприятий в Украине имеет большие резервы и большие перспективы, так как в условиях рыночной экономики становления и укрепления государства прежде всего на частном бизнесе, личной инициативе, дает субъектам хозяйствования возможность самореализации и самоутверждения [4].

Литература

1. Развитие предпринимательства в Украине. Проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://br.com.ua/referats/Pidpriemnictvo/5549/htm?dl>.
2. Развитие предпринимательства в Украине [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.coolreferat.com/>
3. Розвиток підприємництва в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.rusnauka.com/2_ANR_2010/Economics/10_57542.doc.htm.
4. Муравьев А. И. Предпринимательство: учебник / А. И. Муравьев, А. М. Игнатьев, А. Б. Крутик. — СПб.: Издательство «Лань», 2001. — 696 с.

Воронецкий О. Г.,

*студент 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ФІСКАЛЬНА ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ У ПРОЦЕСІ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНОВЛЕННЯ РЕГІОНІВ

Фіскальна децентралізація влади є однією з ключових проблем сучасного розвитку України, що є актуальною в умовах поступової інтеграції нашої країни до Європейського Союзу, де децентралізація державних функцій вважається основою демократії та економічного розвитку. Рада Європи проголосила принцип захисту місцевої та регіональної автономії. Україна у 1997 р. підписала Європейську хартію місцевого самоуправління, що була прийнята у 1985 р. та взяла на себе зобов'язання додержуватися положень, закріплених у ній. Наявність місцевих бюджетів закріплює економічну самостійність місцевих органів самоврядування, що передбачено Конституцією (ст. 7) та Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні».

Основоположником ідеї фінансової (фіскальної) децентралізації був американський економіст Ч. Тібу, який обґрунтував її у своїй праці «Економічна теорія фіскальної децентралізації в публічних фінансах: необхідність, джерела й використання» (1961 р), стверджує, що саме фіскальна децентралізація дає змогу органам управління отримувати автономію щодо фінансування і забезпечення населення суспільними товарами й послугами. Така автономія властива фіскальній політиці США. Інші країни порівняно нещодавно дійшли висновку, що децентралізація політично необхідна. Тібу довів, що за умови фіскальної автономії органів управління

публічні видатки відповідатимуть індивідуальним уподобанням споживачів згідно з їхніми потребами. Фіскальна децентралізація передбачає мобілізацію фінансових ресурсів у бюджетах органів місцевого самоврядування. Це спосіб переходу національної економіки від адміністративно-командної до ринкової. Усі країни, що розвиваються, та країни з перехідною економікою втілюють власну політику в напрямі фіскальної децентралізації з метою зміни співвідношення міри впливу центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування на макроекономічну ситуацію.

Діючий бюджетний механізм в Україні, при якому місцеві ради вищого рівня встановлюють відрахування від податків і зборів та дотацій, призводить до погіршення функціонування місцевих бюджетів нижчого рівня. Це не дає змоги профінансувати всі необхідні видатки, що спричиняє погіршення стану соціально-економічного розвитку. Система влади залишається централізованою, що певною мірою стримує ініціативу і розвиток місцевих органів влади. Кінцевою метою фіскальної децентралізації є підвищення якості життя населення. До основних причин, що змушують уряди приймати рішення про проведення децентралізації можна віднести: підвищення адміністративної і економічної ефективності розподілу обмежених ресурсів у зв'язку із кращим розумінням місцевих потреб; забезпечення прозорості через чіткий зв'язок між бюджетними надходженнями і послугами на місцевому рівні; підвищення відповідальності посадовців перед виборцями; підвищення рівня колективної участі місцевого населення у діяльності органів влади. Головною економічною причиною є необхідність зменшення витрат на виконання функцій держави за рахунок їх переносу з центрального на місцевий рівень. У Європейській хартії місцевого самоуправління задекларовано питання фінансових ресурсів органів місцевого самоврядування, зокрема, серед них зазначаються такі аспекти: органи місцевого самоврядування мають право в рамках національної економічної політики на свої власні фінансові ресурси; фінанси органів місцевого самоврядування формується за рахунок місцевих податків та зборів; захист більш слабких у фінансовому відношенні органів місцевого самоврядування.

Впровадження фіскальної децентралізації дозволить також збільшити конкуренцію між регіонами за залучення інвестицій. Саме це відбувається в США, де кожний штат може самостійно встановлювати рівень оподаткування і визначати процедури адміністрування. Таким чином, багато компаній перемістилися в ті

штати, де рівень оподаткування найнижчий, а процедури адміністрування найпростіші. Це значною мірою сприяло економічному розвитку сільськогосподарських регіонів США. В Україні подібна конкуренція відсутня, оскільки місцева влада не має стимулів для залучення до свого регіону компаній, адже зібрані кошти ідуть до центрального бюджету. Крім того, багато регіонів уже звикли жити на гарантовані дотації від держави, за які не потрібно боротися. Децентралізація повноважень, ресурсів і відповідальності змусить місцеві органи влади працювати ефективніше. В Японії бізнес-структури ще в 90-х роках XX ст. стали вимагати такої реформи. Вони вимагали спрощення процедур одержання різноманітних дозволів і документів, прийняття швидких рішень. На місцях це можна робити швидше та ефективніше, ніж у центрі. Фіскальної децентралізації вимагали й місцеві органи влади, що в умовах нестачі фінансових ресурсів, прагнули одержати зовнішніх інвесторів. Сформувалася коаліція бізнесу і місцевої влади, що вимагала децентралізації. У результаті чого у 1999 р. був схвалений Більш про децентралізацію.

Передумови проведення успішної фіскальної децентралізації є: підвищення управлінської ефективності місцевих органів влади; залучення висококваліфікованих кадрів та співробітництво між місцевими і центральними органами влади. Децентралізація фіскальних функцій держави повинна проводитися тільки за умов високої управлінської ефективності місцевих органів влади, які повинні бути здатними самостійно приймати правильні рішення, а також за наявності розвиненого громадського контролю належного виконання місцевих бюджетів жителями цього регіону. Внаслідок цього створюється сприятливі умови для місцевого бізнесу. Підвищення ефективності повинно забезпечуватися через співробітництво із центральними органами влади, профільними міністерствами або під їх безпосереднім контролем. Обсяг повноважень і ступінь фіскальної децентралізації треба розширювати внаслідок зростання компетентності та ефективності органів місцевого самоврядування.

Література

1. Стукало Н. В. Теоретико-методологічні засади фіскальної децентралізації / Н. В. Стукало, М.І.Деркач // Економічний простір. – 2010. – № 40. – С. 147-154.
2. Пилипів В. До питання про федералізацію України: проблеми бюджетної самодостатності регіонів / В. Пилипів // Економіка України. — 2011. — № 3. — С. 26-

Стаднік А. В.,
*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ КОНКУРЕНЦІЇ І МОНОПОЛІЇ У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

На сьогоднішній день актуальним є співвідношення конкуренції і монополії як складових частин ринкової економіки.

Економічна конкуренція — це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі мають можливість вибирати між кількома продавцями [1].

Зазвичай виділяють позитивні і негативні риси конкуренції. До позитивних можна віднести: стимулювання зниження витрат, тобто економії ресурсів; стрімкий розвиток виробництва, покращення якості, поновлення асортименту виробів; об'єктивність оцінки результатів конкуренції, оскільки це роблять самі споживачі.

Модель досконалої конкуренції припускає наявність на ринку великої кількості фірм, що виробляють однорідну продукцію і споживають однакові фактори виробництва [2].

Основним негативним наслідком конкуренції можна вважати майнову диференціацію в суспільстві через витіснення малого бізнесу великим.

На відміну від конкурентної фірми, де вхід на ринок вільний, бар'єри входу в умовах монополії — не допускають появи нових виробників [3].

Монополія — це тип ринкової структури, коли лише одна фірма пропонує весь ринковий обсяг блага, для якого не існує близьких замінників.

Монополістична діяльність характеризується: присутністю на ринку єдиного виробника, що продає свою продукцію безлічі дрібних покупців; відсутністю товарів-замінників продукту монополіста. Передбачається, що метою монополіста виступає максимізація прибутку, проте основними недоліками монополії є те, що вона призводить до застійних явищ, у тому числі до уповільнення науково-технічного прогресу, зниження ефективності виробництва і зниження добробуту споживачів [3].

Монопольним вважається становище суб'єкта господарювання, доля якого на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо він не доведе, що зазнає значної конкуренції [4].

Державна позиція з проблем захисту економічної конкуренції та регулюванням монополій в системі ринкових відносин знаходить своє втілення в наступних актах законодавчого характеру: Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 р. № 2210-III, Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 1 січня 1997 р. № 237/96-ВР та ін. Законодавство України щодо конкуренції є потужним засобом захисту економічних прав підприємців та споживачів, яким корисно розуміти, принаймні, основи державної конкурентної політики та правила, встановлені законодавством. Також з метою захисту економічної конкуренції був створений Антимонопольний комітет України.

Антимонопольно-конкурентна політика в Україні спрямована на створення оптимального конкурентного середовища діяльності суб'єктів ринку, забезпечення їх взаємодії на умовах недопущення проявів дискримінації одних суб'єктів іншими, насамперед у сфері монопольного ціноутворення та за рахунок зниження якості товарів та послуг.

Наприклад, у третьому кварталі 2013 р. Антимонопольний комітет України визнав дії державного підприємства «Південна залізниця», державного підприємства «Одеська залізниця», державного підприємства «Донецька залізниця» та державного підприємства «Придніпровська залізниця» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на послуг з надання пасажиром у користування комплектів постільної білизни у вагонах поїздів. Порухення полягало саме у встановленні економічно необґрунтованого рівня тарифів. Комітет зобов'язав державні підприємства «Одеська залізниця», та «Придніпровська залізниця» припинити порушення законодавства щодо захисту економічної конкуренції. Загальна сума штрафів за вчинені порушення склала 100,5 млн. грн. [4].

Отже, одним із найважливіших завдань держави в умовах ринкових відносин є забезпечення такого співвідношення монополії і конкуренції, яке не призводить до руйнівних наслідків в економіці.

Загальновідомо, що одним із визначальних чинників успішного поступу ринкової економіки є конкуренція. Добросовісна кон-

куренція є невід’ємною характеристикою економік країн-лідерів сучасно світу [5].

На нашу думку, в ринковій економіці України поряд із демократичними виборами, свободою слова і незалежністю необхідно розвивати та захищати добросовісну конкуренцію, яка забезпечує ефективний розподіл та використання ресурсів, науково-технічний та економічний прогрес й, в кінцевому рахунку, добробут громадян.

Після глибокої трансформаційної кризи 90-х років, яку пережила наша країна, швидше виходили із кризового стану ті галузі, де склалися конкурентні відносини. І зараз, у період подолання наслідків світової фінансово-економічної кризи, саме конкуренція може стати одним із головних чинників сталого економічного зростання.

Література

1. Закон України «Про захист економічної конкуренції» // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — К.— 2001. — № 12. — 64 с.
2. Стретович О. А. Економічна сутність конкуренції / О. А. Стретович // Економіка та держава. — 2010. — № 9. — С.17.
3. Павленко А. В. Монополістичні структури в системі ринкових відносин / А. В. Павленко // Економіка та держава. — 2011. — № 7. — С.64-66.
4. Антимонопольний комітет України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua>.
5. Азаров М. Я. Ефективна конкуренція — двигун інноваційного розвитку / М. Я. Азаров // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. — 2010. — № 2. — С. 4.

Шідловська І.С.,

*студентка 2-го курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМА СТВОРЕННЯ ТА КОНТРОЛЮ ОФШОРНИХ ЗОН В УКРАЇНІ

Вітчизняний розвиток бізнесу з допомогою іноземних офшорних компаній розпочався на початку 90-х, у зв’язку з відміною монополії держави на зовнішньоекономічну діяльність. На даний час майже половина світового капіталу проходить через офшорні компанії.

Проблема існування офшорних та вільних економічних зон має досить суперечливий характер. Ведуться дискусії щодо необхідності існування офшорних зон, та про їх вплив на економічний розвиток держави в цілому. Існують різні, часто полярні погляди з приводу необхідності формування нової нормативно-правової бази здійснення офшорної політики на сучасному етапі розвитку українського суспільства та удосконалення вже існуючої. Н.І. Морозюк стверджує, що офшорний бізнес потрібен будь-якій країні, але під пильним контролем держави, основою якого має бути досконале нормативно-правове регулювання офшорних відносин [1].

Привабливість офшорного механізму для українських підприємців підсилюється двома досить важливими на сьогодні обставинами: нестабільністю фінансових інститутів України, високим ступенем ризику [2].

Особливістю офшорної юрисдикції є розповсюдження пільгового режиму виключно на нерезидентів компанії, які не здійснюють діяльність на території юрисдикції і, що найбільш важливо, — забезпечення ефективного режиму фінансової секретності. Тож чи варто брати під сумнів популярність офшорних зон.

Система офшорних центрів і зон, в яких первинний фінансовий контроль місцевих урядів не здійснюється, податкові служби інших держав доступу не мають, є ідеальним місцем для капіталів, набутих кримінальним шляхом в країнах їх походження [3]. В цьому аспекті особливої уваги заслуговує належне законодавче закріплення та регулювання проблеми застосування й використання механізмів економічної діяльності в сфері офшорних зон.

На протязі останніх двох десятиліть незалежності України неодноразово підіймалося питання щодо створення в Україні офшорної зони. Ще в 1995 р. існувала ідея, зокрема Віктора Пинзенника щодо створення офшорного прецеденту в Україні. З подачі регіональної влади окремими законодавчими актами в Україні було легалізовано до десятка вільних економічних зон, принципи функціонування яких досить відрізнялися від офшорних. Їх ідеєю було не звільнення суб'єктів зони від податків, а надання їм податкових пільг. До того ж про жодні принципи нерезидентності мова вже не йшла. І лише тепер місцеві та центральні влади, так і не дочекавшись бурхливого ефекту від існування вільних економічних зон, стали проявляти все більший інтерес до виникнення офшорної зони в Україні. Проте здавалося б варто лише легалізувати

«український офшор», але є й проблеми зовнішнього характеру. Перш за все варто боротися з недовірою іноземних інвесторів, в чому поки особливих успіхів не спостерігається, адже Україна за часів незалежності не виявила себе з надто позитивного боку для них. Необхідно визначити позитивні та негативні наслідки можливого утворення офшорної зони в Україні. Основними перевагами створення українського офшору є те, бурхливий розвиток нових видів послуг — секретарських і поручительських. Крім того, при обов'язковості аудиту та складання звітності вигоду зможуть отримати аудиторські фірми. Уповноважені українські банки також не залишаться без справ. До негативних аспектів слід віднести те, що існує переконання, що офшори є шкідливими для економіки і це є основним джерелом відмивання грошей, корупції, контрабанди. З чим також досить важко не погодитись, адже вплив держави на офшори обмеженим. Крім того існує великий ризик щодо того, що навіть якщо закон, який легалізує офшорну зону вільної торгівлі з'явиться в найближчий час, пройде ще кілька років до тих пір, доки ця зона почне функціонувати та ще з підтримкою влади та виконання цілого ряду дій. Інакше перший український офшор стане однією з вільних економічних зон. Слід також зазначити, що до негативних сторін наявності офшорних територій у глобальній економіці відносять: недобросовісну податкову конкуренцію та ухилення від оподаткування, створення елементів нестабільності у світовій економіці та фінансах у зв'язку з можливістю накопичення в офшорних зонах великих обсягів капіталів, насамперед спекулятивних, створення умов для відтоку капіталів, підтримку тіньової економіки, зменшення зайнятості в країнах-донорах, отримання поза конкурентних переваг тими компаніями, які використовують офшори.

Останнім часом позвинулася боротьба урядів багатьох держав з офшорами. Світова економічна криза надала цьому процесу значний динамічний імпульс. Україна, з огляду на структуру її прямих іноземних інвестицій, рівень тіньової економіки та корупції, суттєво залежить від результатів цієї війни. Варто зазначити, що, враховуючи нинішні процеси глобалізації, проблема тіньової економіки постає особливо гострою [4].

Отже, на сьогоднішній день одним з найважливіших завдань будь-якої держави є правовий контроль над офшорним бізнесом. Необхідно, щоб законодавство постійно вдосконалювалося тоді

офшорні зони почнуть використовуватись лише як законний інструмент мінімізації оподаткування. Що ж стосується перспективи створення офшорної зони в Україні, то варто досить обережно відноситися до цього питання адже наскільки привабливими вони б не здавалися, не варто недооцінювати ризики пов'язані з їх утворенням та функціонуванням.

Література

1. Морозюк Н. И. Оффшор-экспресс / Н. И. Морозюк // Природа оффшорного бизнеса. — 1999. — № 7. — С.17-19.
2. Бондаренко О. О. Значення компетентності персоналу у процесі впровадження системи менеджменту якості / О. О. Бондаренко // Економіка та держава — 2009 — № 4 — С. 70-72.
3. Обушак Д. М. Офшорні зони, проблеми їх контролю і регулювання в Україні та світі / Д. М. Обушак, М. П. Дранович. — БДФА., 2007 — С48-52.
4. Ворнавський Н.В Характерні риси офшорних зон: / Н. В. Ворнавський // Економіка і бізнес — 2009 — № 4 — С43-45.

Ременчук О. М.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

УДОСКОНАЛЕННЯ СФЕРИ ОПОДАТКУВАННЯ В УКРАЇНІ

Історичний досвід, набутий Україною за роки незалежності, переконливо свідчить, що ефективне правове регулювання податкової системи України є не тільки важливою передумовою суспільного розвитку, але й нагальною потребою економічного зростання.

Однак масштабні зміни законодавства у цій сфері викликають необхідність проведення додаткових наукових досліджень питання загальних засад оподаткування в Україні, формулювання пропозицій щодо удосконалення положень діючого законодавства у цій сфері.

Сучасні норми податкового законодавства «страждають» нечіткістю, нестабільністю і навіть суперечливістю. Це відбивається на розумінні громадянами податкового законодавства, на виконанні ними своїх конституційних обов'язків, на відповідальності, що застосовується за порушення податкового законодавства, і на повненні доходної частини бюджету [1]. Так, найбільше «страж-

дають» нечіткістю принципи податкового законодавства, яким, у свою чергу, суперечить практика.

У Податковому кодексі України [2] основним засадам податкового законодавства присвячена ст. 4, де містяться принципи, на яких ґрунтується податкове законодавство, а саме: загальність оподаткування — кожна особа зобов'язана сплачувати встановлені Податковим кодексом, законами з питань митної справи податки і збори; рівність усіх платників перед законом, недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації; невідворотність настання визначеної законом відповідальності у разі порушення податкового законодавства; фінансова достатність — встановлення податків і зборів з урахуванням необхідності досягнення збалансованості витрат бюджету з його надходженнями; соціальна справедливість — установлення податків і зборів відповідно до платоспроможності платників податків та ін. Можна також зазначити, що в чинному кодексі збереглися як традиційні принципи, характерні ще для витоків розвитку податкового права, так він і поповнився новими принципами, які відповідають економічним і соціальним вимогам сьогодення (фінансова достатність, нейтральність оподаткування та ін.).

Але, як показує практичний досвід, саме їх застосування викликає сьогодні найбільш вагомі проблеми. Наприклад, порушення принципу нейтральності оподаткування можна побачити на прикладі унормування окремих аспектів стягнення податку на додану вартість. На сьогодні, згідно із положеннями Податкового кодексу, якщо особа, яка провадить оподатковувані операції і відповідно до пункту 181.1 ст. 181 Податкового кодексу не є платником податку у зв'язку з тим, що обсяги оподатковуваних операцій є меншими від 300 000 грн. (без урахування податку на додану вартість) і обсяги постачання товарів/послуг іншим платникам податку за останні 12 календарних місяців сукупно становлять не менше 50 % загального обсягу постачання, вважає за доцільне добровільно зареєструватися як платник податку, така реєстрація здійснюється за її заявою. Зміну підходу щодо добровільної реєстрації платників податків ПДВ обумовлюють зменшення ризиків використання схем з повернення ПДВ, використання, так званих, «податкових ям» і фірм — «одноднівок». Однак, з іншого боку, такий підхід безпосередньо порушує принцип нейтральності оподаткування, оскільки

такий порядок безпосередньо впливає на зменшення конкурентоздатності платника податків, які тільки зареєструвалися, і негативно впливає на діяльність суб'єктів малого та середнього бізнесу, в яких загальна сума від здійснення операцій з постачання товарів/послуг, що підлягають оподаткуванню ПДВ, сукупно не перевищує 300 000 грн. [1].

На практиці такі суб'єкти часто вимушені використовувати різні ризиковані та нелегальні схеми, щоб стати платниками ПДВ. Наприклад, здійснювати одноразове постачання фіктивній фірмі, користуватися послугами представників податкових органів, які пропонують за певну грошову суму здійснити реєстрацію підприємства як платника ПДВ. Ще одним із виходів є купівля підприємства, яке вже є зареєстрованим як платник ПДВ, однак це, знов таки, ставить платника податку в гірше, з точки зору конкурентоздатності, становище, оскільки вимагає додаткових витрат [3].

Вищезазначені приклади показують, що не завжди існує відповідність між проголошеними Податковим кодексом загальними засадами оподаткування та конкретними положеннями податкового законодавства. Приведення у відповідність положень податкового законодавства до загальних принципів, які містить Податковий кодекс, повинно стати одним з основних напрямів подальшого вдосконалення правового забезпечення відносин у цій сфері.

Таким чином, важливими напрямками подальшого розвитку унормування загальних основ оподаткування в Україні є як узгодження конкретних положень діючого податкового законодавства зі встановленими принципами оподаткування, так і уточнення й доповнення таких принципів з метою оптимізації загальних засад оподаткування в Україні, оптимізації правового регулювання податкових відносин у цілому.

Література

1. Титова О. В. Щодо загальних засад оподаткування в Україні: автореф. дис.канд. юр. наук // О. В. Титова; ІЕПД НАН України. — Донецьк, 2012. — 15 с.
2. Податковий кодекс України № 2755-VI від 2 грудня 2010 р. // Офіційний вісник України. — 2010. — № 92. — С. 32-48.
3. Налогообложение: теории, проблемы, решения / Под. ред. В.П. Вишневого. — Донецк: ДНТУ, 2006. — 504 с.

*Пугінець А.І.,
студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ДЕРЕГУЛЯЦІЯ ЕКОНОМІКИ — АБСОЛЮТНИЙ ПРІОРИТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Дерегулювання економічного розвитку країни є істотною ознакою сучасної ринкової економіки змішаного типу. Розумний симбіоз ринкових і державних регуляторів дає можливість реалізувати соціально-економічні цілі розвитку суспільства, досягти високої ефективності виробництва, стабільного економічного розвитку, забезпечувати соціальну справедливість [1].

Створення заходів щодо впровадження послідовної дерегуляції підприємницького середовища стало одним із провідних напрямів реформування в Україні. За останні роки Україна в напрямку дерегуляції зробила більше, ніж за попередні десятиліття. Реформи у сфері дерегуляції бізнес-середовища та мотивації підприємництва до зростання здійснювалися у таких пріоритетних напрямках: спрощення порядку започаткування і закриття бізнесу, зменшення кількості дозвільних документів, введення ризикоорієнтованої системи державного контролю, спрощення дозвільних процедур і реєстрації речових прав на нерухоме майно, звуження прямого адміністративного державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання та реформування сфери надання адміністративних послуг, пом'якшення податкового тиску [3].

Вирішення питання дерегуляції економіки є абсолютним пріоритетом економічної політики України. Будь-які правила, які будуть впроваджені, повинні мати, з одного боку, чіткі механізми моніторингу для його контролю, а з іншого — чіткі механізми виконання. Чим складніше правило — тим складніше його дотримуватися, тому всі процеси повинні бути прозорими.

Поступово переглядаються принципи взаємодії між бізнесом та органами державної влади щодо спрощення відкриття і закриття бізнесу. Поетапно запроваджуються механізми електронної реєстрації підприємств і господарських змін у їхній діяльності та взаємний горизонтальний обмін інформацією між різними відомствами щодо обліку підприємств без прямої участі суб'єктів господарської діяльності. Здійснено низку заходів законодавчого рівня

для суттєвого зниження адміністративних бар'єрів під час реалізації підприємницької ініціативи [2].

Збільшено удвічі перелік видів господарської діяльності, що можуть провадитися на підставі подання декларації відповідності матеріально-технічної бази. Також зменшено кількість видів діяльності, що підлягають ліцензуванню. Продовжується адаптація національних технічних регламентів до законодавства Європейського Союзу, а також гармонізація національних стандартів з міжнародними та європейськими стандартами у пріоритетних галузях економіки.

Починаючи з 2013 р. передбачено запровадження подання декларації з податку на прибуток підприємств раз на рік, замість щоквартального, що скоротить витрати платників на адміністрування податку. Також скасовується рентна плата з видобутку вуглеводнів, яка враховуватиметься під час справляння плати за користування надрами.

Уряд впроваджує нові технології надання послуг бізнесу. Реєстрація юридичних осіб відтепер триватиме три робочих дні, а для фізичних осіб-підприємців являтиметься всього два дні. Крім того, отримати консультацію спеціалістів Державної реєстраційної служби підприємці відтепер зможуть за допомогою skype — зв'язку або по телефону. Слід звернути увагу, що з 1 січня 2014 року набувають чинності зміни до законодавства, які дозволять надавати запити та отримувати виписки, витяги, довідки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців в електронному вигляді через реєстраційний портал .

Уряд України активно впроваджує нові сучасні технології надання адміністративних послуг малому та середньому бізнесу. За рахунок дерегуляції діяльності бізнесу були істотно спрощено дозвільні та реєстраційні процедури, встановлені прозорі механізми запуску та ліквідації бізнесу. Звужені сфери прямого контролю з боку держави, вдалося уніфікувати адміністративні послуги. До того ж, з 1 липня в Україні запрацював новий механізм реєстрації бізнесу. Тепер, щоб відкрити свою справу, підприємці зможуть, не виходячи з дому — на реєстраційному порталі.

З урахуванням необхідності забезпечення пріоритетів державної політики, спрямованих на поліпшення бізнес-середовища в Україні, найбільш правильним підходом до вирішення проблеми дерегуляції економіки є необхідність проведення інвентаризації

всіх тих положень, які регулюють діяльність бізнесу, визначитись які з них є суперечливими щодо бізнесу та скасувати їх. Найбільші труднощі, з якими напевно зіткнеться уряд при реалізації масштабної програми з дерегуляції економіки, будуть пов'язані з відміною законодавчих актів, ухвалених попередніми парламентами, оскільки ці норми мають статус закону. Для скасування суперечливих бізнесу законів, необхідно окремо розглядати кожен з них.

У сфері дерегуляції робилося доволі багато, однак результат виявився майже непомітним для переважної частини підприємців. Президент України Віктор Янукович переконаний, що успішне завершення дерегуляції економіки сприятиме впровадженню в Україні сучасних європейських стандартів. Глава держави відзначив, що з цією метою в Україні сьогодні застосовується корисний світовий досвід, до роботи в Комітеті з економічних реформ залучаються експерти з провідних консалтингових компаній світу та що дерегуляція в економіці має на меті зняття перешкод на шляху ведення бізнесу.

Література

1. Калетнік. Г. М. Державне регулювання економіки: навчальний посібник / Г. М. Калетнік, А. Г. Мазур, О. Г. Кубай. — Х.: — 2011. — 5 с.
2. Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України: Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2013 році. — К.: НІСД. — 2013. — 38 с.
3. Азаров М. Я. Деретуляція є ключем до втілення у життя програми активізації економіки [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://ua.fru.org.ua/deregulyaciya>.

Осадчая А. А.,

*студентка 2 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Вопрос определения составляющих экономической безопасности государства имеет чрезвычайный характер, поскольку следует учитывать постоянные изменения, происходящие в структуре экономической системы.

Современный этап развития налоговой системы государства повышает роль таможенного обложения, как одной из наиболее значимых сфер государственного регулирования экономики. Постоянные изменения международных интересов побуждают к непрерывному развитию отношений в таможенной сфере, которые влияют на экономическую безопасность страны. Соответственно, особое внимание необходимо уделить исследованию сферы таможенной и налоговой безопасности.

Были исследованы такие составляющие экономической безопасности государства, как: финансовая, макроэкономическая, инвестиционная, энергетическая, научно-технологическая, производственная, в то время как в аспекты таможенной и налоговой безопасности требуют более детального исследования [1].

В современных условиях экономического развития Украины, расширении внешнеэкономических связей особое значение приобретает таможенная политика, основу которой составляет таможенное законодательство. Последнее определяет принципы организации таможенного дела в Украине с целью, с одной стороны, создания благоприятных условий для развития экономики, внешнеэкономических связей, а с другой — защиты и обеспечения конституционных прав и свобод граждан, государства, субъектов предпринимательской деятельности всех форм собственности и соблюдения ими правил, установленных в этой области [2].

Таможенная безопасность является составляющей внешнеэкономической безопасности, налоговая — составляющей финансовой безопасности. Организация и управление процессом таможенного налогообложения зависит от состояния таможенной и налоговой безопасности. В свою очередь, эффективность процесса таможенного обложения определяет уровень этих двух видов безопасности. Вместе с тем, как таможенная, так и налоговая безопасности зависят от характера проведения их политики. Таможенная и налоговая политика, в конечном итоге, определяют экспортно-импортную зависимость государства.

Сущность проблемы роли таможенного налогообложения как фактора экономической безопасности государства заключается в обеспечении эффективности взимания таможенных платежей, учитывая условия надежности, которые сохраняются в государстве как институте, регулирующем экономико-таможенную политику.

Прослеживается влияние таможенной системы на состояние национальной экономики. В экономической сфере под таким влиянием понимают контроль по экспортно-импортным операциям, борьба с противоправной (теневой) экономической деятельностью, противодействие неконтролируемому оттоку национальных материальных, финансовых, интеллектуальных, информационных и других ресурсов. Указанные выше назначения таможенной системы необходимо выполнять прежде всего средствами таможенного контроля, тарифного и нетарифного регулирования. Таким образом, формирование и проведение соответствующей экономической политики в системе гарантий таможенной безопасности и внедрения механизмов блокировки и устранение факторов, подрывающих таможенную систему, является актуальной проблемой государственной политики в области обеспечения таможенной безопасности [3].

Исходя из общеизвестных определений составляющих экономической безопасности государства заметно, что таможенное налогообложение напрямую влияет на финансовую составляющую экономической безопасности государства. Через такой механизм обеспечивается поступление таможенных платежей в доходную часть госбюджета, это напрямую влияет на состояние бюджетной, денежно-кредитной и валютной систем государства.

У инвестиционной составляющей также есть прямая связь с таможенным налогообложением. Размер таможенного тарифа напрямую влияет на уровень доходности импортеров, а из-за их ценовую политику — на уровень доходности потребителей импортируемых товаров.

Научно-технологическая безопасность косвенно связана с таможенным налогообложением. Таможенное обложение может только выступать в данном случае как стимулятор импорта.

Энергетическая безопасность также имеет опосредованное влияние на таможенное налогообложение. От уровня налогообложения энергоносителей зависит, при прочих равных условиях, уровень их цены на рынке для промышленных потребителей и населения.

Производственную безопасность с таможенным налогообложением связывает косвенное отношение. Через дифференциацию ставок ввозной пошлины на орудия и предметы труда обеспечи-

вается стимулирование импорта наукоемких, высокотехнологических и высокопроизводительных средств производства.

Таким образом, внешнеэкономическая безопасность тесно связана с таможенной безопасностью, а финансовая — с налоговой. Особенностью таможенного налогообложения является то, что прямо или косвенно оно влияет почти на каждую составляющую экономической безопасности государства.

Литература

1. Дубинина А. А. Основы таможенного дела Украины: Уч. пос. / А. А. Дубинина, С. В. Сорокина. — К.: Професионал, 2004. — 360 с.
2. Пашко П. В. Таможенная политика и таможенная безопасность Украины / П. В. Пашко // Финансы Украины. — 2006. — № 31. — С. 79—84.
3. Барановский О.І. Основы финансовой безопасности / О.І. Барановский — К.: К.:Феникс, 1999. — 338 с.

Неділько Т. Г.,

*студентка 2-го курсу факультету адвокатури,
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ЛЕГАЛІЗАЦІЯ ТІНЬОВОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ ЯК СПРИЯТЛИВЕ СЕРЕДОВИЩЕ ДЛЯ РОЗВИТКУ БІЗНЕСУ

З прийняттям Конституції України від 28 червня 1996 р., Україна проголосила себе правовою, демократичною, соціальною державою. На шляху становлення державності однією з основних задач нашої країни є побудова сучасної європейської держави з потужною розвинутою економікою, яка зможе задовольнити соціальні проблеми своїх громадян. Але на даному етапі однією з найгостріших проблем ринку є проблема тінізації економіки.

Тіньова економіка — це економічна діяльність, яка не відображається в обліку та звітності суб'єктів підприємницької діяльності, а також не враховується і не контролюється державними органами і (або) спрямована на отримання неконтрольованого державного доходу, шляхом порушення чинного законодавства, від якої держава не одержує податкових надходжень [1].

Тіньова економіка існує в усіх країнах, але її масштаби становлять кілька відсотків від рівня ВВП. В Україні тіньовий сектор

економіки становить майже половину ВВП — 46,8 % (найвищий в Європі).

Сьогодні Україна — держава з ринковою економікою, коли особливого значення набуває проблема розвитку нових форм господарювання. Світовий досвід свідчить про те, що одне з ключових місць у господарських системах розвинутих країн належить малому бізнесу. Саме малі та середні підприємства дають змогу в найкоротший строк здійснити структурну перебудову економіки, сприяють насиченню ринку товарами та послугами, сприяють послабленню монополістичних тенденцій у національній економіці шляхом розвитку внутрішньогалузевої конкуренції. Більшість експертів вважають, що 25-50 % обороту приватних підприємств не відображаються в документах бухгалтерського обліку (тіньовий оборот). У більшості малих підприємств «тіньова» складова може досягати 80-90 % [2].

Науковці пропонують різні шляхи детінізації економіки України, серед них легалізація вже існуючого тіньового сектору; недопущення тінізації легальних підприємств; стимулювання підприємницької діяльності; застосування жорстких адміністративних та каральних заходів; подолання корупції. Дана робота присвячена саме легалізації вже існуючого тіньового сектору [3].

Зменшення витратності й зростання ефективності легальної економіки, створення паритетних умов для функціонування різноманітних форм бізнесу має підвищити конкурентоспроможність легальної економіки і зробити не вигідним для приховування її результатів. Також Україна може використати досвід Німеччини і оптимізувати податкову систему. Саме через високі ставки і кількість податків і платежів, значні відрахування з фонду заробітної плати, складний механізм обчислення розмірів податків тощо, суб'єкти господарювання намагаються уникнути оподаткування [4]. Якщо у державі невисокий рівень оподаткування, відсутні або зведені до мінімуму адміністративні перешкоди, прозора та проста процедура створення, реорганізації й ліквідації підприємств, то мотивація підприємців до приховування своєї діяльності зводиться до мінімуму. Оптимальна сукупна сума податків не повинна перевищувати 15 %, а ще краще — наблизитись до 10-12 % (сучасна ставка 25 %). У такому випадку і бізнесмен, після сплати податків буде мати прибуток, і держава буде стабільно отримувати дохід від суб'єктів господарювання [5].

Наша держава вже знаходиться на шляху створення сприятливих умов для розвитку бізнесу. І першим таким кроком була оптимізація законодавчої бази з цього питання. Так, був прийнятий новий Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р., який врахував сучасні особливості соціально-економічного розвитку суспільства, європейські стандарти. Але дане законодавство залишається все ще недосконалим, адже нормативно-правові акти з даного питання є нестабільними, суперечливими. Тому, у цьому зв'язку, виникає потреба у подальшому проведенні реформування законодавства, в тому числі податкового.

Зростання неофіційного сектору економіки призводить до скрутних деформацій та нестабільності соціально-економічного розвитку країни, перешкоджає процесу розбудови держави, демократизації суспільства та європейській інтеграції України; є причиною скорочення державних доходів, що створює проблему дефіциту державного бюджету. Таким чином, «висвітлення» тіньового сектору економіки за рахунок демократичних перетворень у державі, подальшого розвитку соціально орієнтованих ринкових відносин і вдосконалення механізму господарювання є для України найкращим шляхом і запорукою соціально-економічного прогресу.

Реалізація зазначених заходів щодо подальшої детінізації економіки сприятиме формуванню повноцінного ринкового середовища, розвитку економіки, легалізації капіталу, процесу демократизації економіки і суспільства в цілому, забезпеченню відродження та розвитку вітчизняного бізнесу.

Література

1. Савченко І.Г. Тіньовий сектор економіки України: аналіз стану та напрями детінізації / І.Г. Савченко // Зовнішня торгівля: право, економіка, фінанси. — 2012. — № 3. — С. 18 -20.
2. Дудін М. Н. Вплив тіньової економіки України на її економічну безпеку / Дудін М. Н. // БізнесІнформ. — 2011. — № 12. — С.4 -6.
3. Предборський В. П. Транснаціональна тіньова економіка як активний тіннізатор національного економічного простору/ В. П. Предборський. — К., 2007. — 163 с.
4. Носова О. В. Національна економіка: підручник / О. В. Носова — К.: «Академія», 2013. — 296с.
5. Тінізація економіки та шляхи її подолання: матеріали засідання «круглого столу». — К.: НІСД, 2006. — 46 с.

Мацкевич Н. А.,
*студентка 4 курса Института экономики и управления,
Донецкий национальный университет экономики и торговли
им. М. Туган-Барановского*

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Повышение экономической безопасности предприятия, способствуя обеспечению его эффективной работы, является актуальным вопросом. Вследствие чего вопросы взаимосвязи и взаимозависимости направлений и факторов экономической безопасности и экономической эффективности требуют соответствующего изучения.

Основным критерием экономической безопасности предприятия является получаемый в результате хозяйственной деятельности экономический эффект, при отсутствии которого нельзя говорить о том, что предприятие находится в экономической безопасности. Исходя из этого, главной целью экономической безопасности предприятия является гарантирование постоянно стабильного и максимально эффективного функционирования предприятия и обеспечение высокого потенциала его развития. Одной из функциональных целей экономической безопасности является обеспечение эффективности использования всех видов ресурсов. При этом для повышения экономической эффективности предприятие стремится к улучшению использования совокупности корпоративных ресурсов, среди которых особое значение имеют трудовые, материальные и информационные ресурсы [1].

Эффективное использование перечисленных ресурсов можно проследить в разрезе ресурсно-функционального подхода.

В соответствии с данным подходом наиболее эффективное использование трудовых, материальных, информационных ресурсов достигается путем предотвращения угроз негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия и достижения следующих основных функциональных целей экономической безопасности предприятия:

- обеспечение высокой финансовой эффективности работы предприятия, его финансовой устойчивости и независимости;

- обеспечение технологической независимости предприятия и достижение высокой конкурентоспособности его технологического потенциала;
- высокая эффективность менеджмента предприятия, оптимальность и эффективность его организационной структуры;
- высокий уровень квалификации персонала предприятия и его интеллектуального потенциала, эффективность корпоративных НИОКР;
- обеспечение безопасности персонала предприятия, его капитала, имущества и коммерческих интересов.

Каждая из целей экономической безопасности предприятия имеет собственную структуру подцелей, обусловливаемую функциональной целесообразностью и характером работы предприятия [2].

Для эффективной работы предприятия обеспечение экономической безопасности не должно сводиться лишь к организации и проведению отдельных мероприятий, а должно представлять собой непрерывный, целенаправленный процесс требующий: постоянного прогнозирования возможных угроз; обоснования и реализации эффективных форм и методов создания, совершенствования и развития системы экономической безопасности предприятий; непрерывного контроля и управления системой.

Наибольшая эффективность системы обеспечения экономической безопасности предприятия, а в первую очередь безопасности финансовых ресурсов может быть достигнута при условии объединения в единый, целостный механизм средств, методов, которые в совокупности в состоянии обеспечить безопасность, сохранить и эффективно использовать финансовые, материальные и информационные ресурсы.

Процесс обеспечения экономической безопасности предприятий, построенный на основе анализа негативных факторов и угроз, мер по управляемости существующих объективных рисков, рассматривается как процесс реализации комплекса мер по их предотвращению, либо минимизации потерь от их воздействия, по различным аспектам финансово-хозяйственной деятельности организации. Именно минимизация потерь, либо полное предотвращение ущерба, в первую очередь прогнозируемых и потенциально вероятностных, а также очевидно угрожающих финансовому благосостоянию предприятия, составляет эффективность мероприятий по обеспечению экономической безопасности.

Анализ внешних и внутренних негативных воздействий произведенный на этапе прогнозирования потенциально возможных ущербов, позволит предприятиям своевременно предотвратить либо минимизировать потери ресурсов и, тем самым, повлиять на размер прибыли [3].

Таким образом, с целью повышения эффективности деятельности предприятия необходимо обеспечение охраны и улучшение использования производственного потенциала, материальных, трудовых и информационных ресурсов, то есть обеспечение экономической безопасности предприятия, что позволит обеспечить позитивную тенденцию развития предприятия.

Литература

1. Кретьова А. Ю. Классификация направлений, факторов и результативных показателей экономической безопасности и экономической эффективности / А. Ю. Кретьова // Экономические науки. — 2009. — Вып. 10. — С. 24.
2. Козивкин В. В. Экономическая безопасность промышленного предприятия / В. В. Козивкин // Научно-практический экономико-правовой журнал «Бизнес, менеджмент и право». — 2008. — № 2. — С. 32.
3. Чужмаров А. И. Обеспечение экономической безопасности промышленных предприятий как основной фактор эффективного функционирования отрасли промышленности / А. И. Чужмаров // Вестник научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. — 2007. — № 2/5. — С. 16.

Красюкова А.С.
*студентка 4 курса Института экономики и управления,
Донецкий национальный университет
экономики и торговли имени М. Туган-Барановского*

ПРИБЫЛЬ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

В условиях рыночной экономики предприятия нуждаются в рациональном и экономически обоснованном подходе к планированию своей деятельности, к определению финансовой и производственной политики анализа и оценки полученных результатов.

Прибыль выступает не только источником обеспечения внутренних нужд предприятий, но и приобретает все большее значение

в формировании бюджетов всех уровней, внебюджетных ресурсов и благотворительных фондов. Она является главной движущей силой рыночной экономики, которая обеспечивает интересы государства, владельцев и персонала предприятия.

Экономическая безопасность предприятия может быть обеспечена, если будут определены важнейшие стратегические направления обеспечения безопасности бизнеса, построена четкая логическая схема своевременного обнаружения и ликвидации возможных опасностей и угроз, уменьшения последствий хозяйственного риска [2].

Необходимость механизма обеспечения экономической безопасности предприятия заключается в создании и реализации условий, обеспечивающих экономическую безопасность предприятия. Эти условия определены критерием экономической безопасности и ее уровнем. В качестве важнейших условий, учитываемых в формировании структуры механизма обеспечения экономической безопасности предприятия, выбраны минимизация затрат предприятия, адаптация к нововведениям и расширение сферы использования услуг инфраструктуры рынка. Мы считаем, что именно эти условия способны оказать наиболее существенное влияние на формирование прибыли предприятия, обеспечив тем самым его экономическую безопасность.

Основными задачами управления прибылью являются:

- выявление резервов увеличения прибыли за счет производственной деятельности, инвестиционных и финансовых операций;
- оценка прибыльности производственной и коммерческой деятельности;
- определение предпринимательского риска;
- укрепление конкурентных позиций предприятия за счет повышения эффективности распределения и использование прибыли [1].

В рамках процесса осуществления экономической безопасности предприятия необходим выбор критерия. Критерий экономической безопасности предприятия должен показывать количественную оценку уровня экономической безопасности предприятия. Причем, количественная оценка уровня экономической безопасности должна быть проведена с использованием тех показателей, которые используются в планировании, учете и анализе

деятельности предприятия, что является предпосылкой практического применения этой оценки [3].

Существуют следующие подходы к определению критерия экономической безопасности:

1) Индикаторный. Оценка уровня экономической безопасности предприятия на основе индикаторного подхода предполагает определение с высокой степенью точности базы сравнения — индикаторов. Как раз уровень точности индикатора в этом случае и является проблемой. Проблема заключается в том, что в настоящее время отсутствует методическая база определения индикаторов, которая должна учитывать особенности деятельности предприятия, обусловленные, в частности, его отраслевой принадлежностью, формой собственности, структурой капитала, существующим организационно-техническим уровнем. Индикаторный подход вполне оправдан на макроуровне, где значения индикаторов более стабильны.

2) Ресурсно-функциональный. В соответствии с этим подходом оценка уровня экономической безопасности предприятия осуществляется на основе оценки состояния использования корпоративных ресурсов по специальным критериям. При этом в качестве корпоративных ресурсов рассматриваются факторы бизнеса, используемые владельцами и менеджерами предприятия для выполнения целей бизнеса. При отсутствии прибыли или, более того, убытках, нельзя говорить о соблюдении интересов предприятия и, следовательно, о том, что предприятие находится в экономической безопасности. Напротив, в этом случае перед предприятием реально стоит угроза банкротства. Таким образом, предлагаемый подход к выбору критерия экономической безопасности предприятия базируется на получении предприятием прибыли [3].

3) Подход, основанный на сравнении расчетной величины реинвестируемой прибыли предприятия с объемом средств, необходимых для расширенного воспроизводства капитала предприятия. Предлагаемый подход к определению критерия уровня экономической безопасности предприятия основывается также на признании значения расширенного воспроизводства капитала предприятия для его поступательного динамичного развития.

Таким образом, прибыль предприятия — ее абсолютная величина или ее соотношение с затраченными ресурсами — мо-

жет рассматриваться в качестве предпосылки для заключения об экономической безопасности предприятия. Исследования понятия экономической безопасности предприятия показали, что как объект управления экономической безопасностью предприятия обладает специфическими, присущими только ей особенностями.

Литература

1. Коваленко Л. О. Фінансовий менеджмент: Навч. посібник / Л. О. Коваленко, Романова Л. М. — К.: Знання, 2005. — 485 с.
2. Філімоненко О. С. Фінанси підприємств: Навч. посібник / О.С.Філімоненко — К.: Кондор, 2005. — 400 с.
3. Воронкова А. Е. Підтримка конкурентоспроможного потенціалу підприємства / А. Е. Воронкова, В. П. Пономарьов, Г. І. Дібніс. — К.: Техніка, 2000. — 152 с.

Іванська Е. В.,

*студентка 2 курсу інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У сучасних ринкових умовах підприємницький сектор України розвивається у надзвичайно складних умовах та не має достатньо прогнозованих та досконалих шляхів розвитку, тому питання забезпечення безпеки підприємництва в таких умовах є досить актуальним. Українське підприємництво, як відкрита система, функціонує у складному, нестабільному і динамічному зовнішньому середовищі, особливо в сучасних умовах, коли світова економіка переживає одну з найбільш глибоких фінансово-економічних криз.

Для вітчизняного підприємництва становлення ринкової економіки України призвело до ряду перед ряд проблемних питань щодо забезпечення стабільного розвитку і безпеки, які можуть бути вирішені тільки на рівні з завданнями внутрішньої і зовнішньої політики держави [1]. В умовах, що склалися, одним з ефективних і перспективних напрямів протидії існуючим загрозам на макроекономічному та мікроекономічному рівнях, перш за все, є об'єднання зусиль суб'єктів взаємодії — держави з правовим регулюванням такої взаємодії і високопрофесійним кадровим забезпеченням.

У зв'язку з інтеграцією України до регіональних та світових економічних ринків потрібна швидка адаптація до нових умов ведення підприємства в більш жорсткому конкурентному середовищі із збереженням при цьому наявних позицій на ринках збуту, захистом власних інтересів, забезпеченням стабільного розвитку.

Для ефективного функціонування підприємства є необхідною оцінка його рівня економічної безпеки за всіма основними функціональними складовими: фінансовій, інтелектуальній і кадровій, техніко-технологічній, політико-правовій, екологічній, інформаційній, які є потенціалом його конкурентоспроможності, стійкості та стратегічного розвитку.

Проблеми економічної безпеки можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. До зовнішніх належать:

- законодавча нестабільність;
- необґрунтовані зміни у системі державного регулювання підприємницької та господарської діяльності;
- протизаконна діяльність конкурентів;
- безвідповідальність ділових партнерів;
- корупція;
- негативні макроекономічні тенденції: інфляція, підвищення відсоткових ставок, зниження рівня ділової активності та купівельної спроможності населення тощо.

До внутрішніх проблем відносять:

- дії чи бездіяльність працівників, які суперечать інтересам комерційної діяльності підприємства, наслідком чого може бути втрата інформаційних ресурсів (розголошення комерційної таємниці чи конфіденційної інформації);
- низький рівень підготовки фахівців ВНЗ України;
- втрата економічних зв'язків з партнерами, постачальниками, підрив ділового іміджу підприємства на ринку.

Для того, щоб підвищити рівень економічної безпеки підприємств, доцільно вжити таких заходів:

- комплексний підхід до забезпечення та розвитку основних складових економічної безпеки підприємства з використанням удосконаленої технології захисту від різноманітних проявів криз та ризиків у сучасних умовах ведення підприємницької діяльності;
- підвищення професіонального рівня, більш якісне забезпечення силової складової економічної безпеки підприємства шляхом кадрового поповнення її структур професіональними фахів-

цями з відповідною підготовкою щодо перспективного розвитку безпеки підприємництва;

- подальше зближення представників недержавного та державного секторів безпеки щодо створення механізмів взаємодії, запровадження методів, заходів, засобів і загальновизнаних міжнародних стандартів забезпечення безпеки підприємництва;

- розвиток безпеки підприємництва, пов'язаний з інформаційним забезпеченням її заходів (так званої «конкурентної або маркетингової розвідки»), і інтелектуальної та кадрової безпеки [2];

- розвиток страхової сфери, що є дієвим механізмом зниження ризиків, пов'язаних із підприємницькою діяльністю.

Таким чином, усунути вищевказані проблеми, враховуючи особливості соціально-економічної ситуації в Україні, можна шляхом розробки концепції функціонування системи безпеки підприємства за умови структуризації приватних суб'єктів з надання послуг у різних сферах підприємств, впровадження в Україні загальновідомих міжнародних стандартів і створення ефективної взаємодії з найбільш відомими міжнародними компаніями.

Література

1. Воротіна Л.І. Малий бізнес та підприємництво в ринкових умовах господарювання: Навч. посібник / Л.І. Воротіна, В.Є. Воротін, Л. А. Мартинюк. — К.: Вид-во ЕПРУ, 2004. — 308 с.
2. Козаченко Г. В.. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко. — К.: Лібра, 2003. — 256 с.

Наконечний А. Б.,

*аспірант кафедри аграрного, земельного та екологічного права,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУТУ ВІДЧУЖЕННЯ ДЛЯ СУСПІЛЬНИХ ПОТРЕБ

З розвитком суспільства поступово трансформуються соціальні, культурні, економічні, правові та інші відносини між людьми. Розвиток суспільства в цілому зумовлює зміну уже існуючих та створення нових потреб індивіда. Так, у своїй праці вчений К. Маркс відзначав, що джерелом розвитку потреб є взаємозв'язок між виробництвом та споживанням матеріальних та духовних благ,

а задоволення елементарних потреб призведе до зародження нових потреб, «...і саме зародження нових потреб є першим історичним актом», крім того «розмір необхідних потреб та кількість способів їх задоволення являють собою продукт історії та залежать від культурного рівня країни.». Тобто способи задоволення потреб та встановлення їх кількісної та якісної складової вчений пов'язує з рівнем культурного розвитку суспільства [1].

Поступовий розвиток та перехід до інших відносин створює новий, не відомий первісному суспільству, вид потреб для задоволення особливих благ, суспільних, — суспільні потреби. Особливо гостро ці потреби постають із розширення населених пунктів, перетворення їх в великі міста. У зв'язку із цим у населення з'являються необхідність в об'єктах соціальної, енергетичної, рекреаційної інфраструктури. Створення таких об'єктів є важливим для нормального функціонування поселень. Проте головною проблемою при розширенні населених пунктів та утворенню їх інфраструктури є відсутність вільних земельних ділянок. У таких випадках громадський інтерес неминує «вступає» в конфлікт з приватним інтересом. При цьому, однією із головних засад громадянського суспільства та правової держави є гарантування державою непорушності права приватної власності. Досягненню компромісу між громадськими та приватними інтересами сприяє правовий інститут відчуження земельних ділянок для суспільних потреб.

Провідними вченими — дослідниками цього інституту неодноразово робився аналіз щодо проблеми співвідношення права приватної власності та інтересів і прав держави, громади у такому випадку. Проте до питання про економічне обґрунтування доцільності такого відчуження звертаються дуже рідко, що на нашу думку, є неправильним, адже будь-який нормативно-правовий акт необхідно детально піддавати економічному аналізу його доцільності і лише за умови правильного поєднання економічних та правових основ можливе ефективне функціонування як правової і економічної систем, так і держави в цілому.

Вперше підхід щодо поділу економічних благ на приватні та суспільні був запропонований англійським економістом А. Пігу в 1920-х рр. [2]. В його основі лежало поняття «екстерналій» (зовнішніх ефектів), якими він називав прямі, не опосередковані ринком взаємодії одного економічного агента на результати діяльності іншого. В 1950-х рр. в основоположну стала теорія суспільних

благ, розроблена нобелівським лауреатом П. Самуельсоном. Саме він дав «класичне» визначення суспільного блага, як блага, яке має наступні ознаки: 1) неподільність (несуперництво); 2) не виключність; 3) неможливість не споживати. Крім того, значним розвитком цієї теорії стала концепція ефективного розподілу всіх ресурсів при наявності приватних та суспільних благ, основи якого заклало «рівняння Самуельсона» [3].

Розвитком цієї концепції стало вирішення питання про оптимальність — ефективний розподіл ресурсів при заданих обмеженнях, пов'язаних з суспільним уявленням про справедливість.

Базовим критерієм ефективності в теорії суспільних фінансів прийнято вважати запропонований італійським економістом В. Парето критерій (критерій Парето) — поліпшення ефективності має місце в тих випадках, коли перехід від одної алокації до іншої, по-перше, веде за собою позитивну зміну значення функції корисності хоча б одного індивіда і, по-друге, не викличе негативних змін значення функцій корисності жодного із інших індивідів. Погіршення (зниження ефективності) відбувається, коли значення функцій корисності одного чи декількох індивідів знижуються, а для інших індивідів ці значення залишаються незмінними.

Для усунення певних недоліків «критерію Парето» в 1939 р. британськими економістами Н. Калдором і Дж. Хіксом був запропонований принцип компенсації (критерій Калдора–Хікса) — критерій, згідно з яким перехід від одного стану економічної системи до іншого збільшує загальне благополуччя (економічну ефективність), якщо ті члени суспільства, які виграють при цьому переході здатні компенсувати втрати тих, чиє положення погіршується. Цей критерій дозволяє розмежувати зміни на рівні економічної ефективності і процеси перерозподілу ресурсів. Практичність наслідків дій держави можна уявити як сукупність цих двох компонентів. Фіксуючи зсуви в функції ефективності по Калдору–Хіксу, можна отримати відповідь на запитання, виграє чи програє від таких змін суспільство в цілому, в той час як, фіксуючи моменти перерозподілу, можна виявити, яким саме суспільним групам населення дістається найбільший вигравш в результаті таких дій [4]. В той же час зазначено, що з метою найефективнішого застосування механізмів перерозподілу ресурсів необхідно враховувати так звані індикатори попиту, які можуть включати в себе дві групи показників:

- показники забезпеченості суспільними товарами і послугами різних юрисдикцій в порівнянні з іншими територіями. Стосовно до регіонального рівня забезпеченість може оцінюватися по відношенню до середньої по країні, до прилеглих регіонів, до регіонів з подібним фінансовим становищем. Можуть також використовуватися методи математичного моделювання, спрямовані на виявлення розрахункових значень витрат на конкретні бюджетні послуги залежно від специфічних особливостей регіону (дохід, демографічні показники, географічні і т.д.);

- демографічні характеристики (у тому числі прогнозні), що здійснюють вплив на потреби населення у суспільних товарах та послугах в середньо-і довгостроковій перспективі.

Виявлення та використання таких індикаторів можливо лише за умови проведення певних соціологічних та правових механізмів таких як: соціологічне опитування, місцеві чи загальнодержавні референдуми, загальні збори жителів, місцеві ініціативи, громадські обговорення, тощо.

Підводячи висновки щодо економічного обґрунтування чинного законодавства в сфері відчуження об'єктів приватної власності для суспільних потреб (на прикладі земельних ділянок) варто зазначити, що з однієї сторони держава забезпечує практично усі можливі інструментарії для досягнення найбільш ефективного перерозподілу ресурсів та задоволення суспільних потреб за умови мінімального негативного ефекту:

- це виключно виняткова міра за умови неможливості розмістити об'єкт для надання суспільних послуг на інших земельних ділянках, або якщо розміщення таких об'єктів на інших земельних ділянках безпосередньо завдасть значних матеріальних збитків або спричинить негативні екологічні наслідки відповідній територіальній громаді, суспільству або державі в цілому;

- повинно забезпечуватися матеріальне відшкодування особі, чий інтереси були порушені, або відшкодування в натурі (надання аналогічного об'єкту);

- необхідне дотримання екологічних норм, норм в сфері містобудування;

- використання таких об'єктів лише за цільовим їх призначенням та інші, передбачені законодавством [5].

Тим не менш, явними недоліками законодавства з точки зору економічної ефективності закону є відсутність механізмів щодо ви-

значення потреб населення громади чи держави в цілому. Так, законодавством прямо заборонена можливість проведення громадських слухань з питань відчуження земельних ділянок для суспільних потреб [6], а також не врегульована можливість використання таких інститутів як соціологічне опитування, місцеві чи загальнодержавні референдуми, загальні збори жителів, місцеві ініціативи, тощо [7].

Література

1. Маркс К. К критике политической экономии / К. Маркс, Ф. Энгельс. — М. : Политиздат, 1959. — Т. 3. — 250 с.
2. Pigou A. Economic of Welfare. London: Macmillan, 1920.
3. Samuelson P. The pure theory of public expenditure // Journal of Political Economy. 1954. 56. 496-505.
4. Kaldor N. Welfare Propositions in economics and interpersonal comparisons of utility // Economic Journal. 1939. 49. 449-552; Hicks J. The foundations of welfare economics // Economic Journal. 1939. 49. 696-712.
5. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності. Закон України від 17 листопада 2009 року // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 1. — Ст.2
6. Про регулювання містобудівної діяльності. Закон України від 17 лютого 2011 року // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 34. — Ст. 343.
7. Наконечний А. Б. Участь громади у прийнятті рішень щодо відчуження земельних ділянок для суспільних потреб та з мотивів суспільної необхідності // Сучасна цивілістика : Тези наук. робіт учасників 8-ої Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та мол. вчених (Одеса, 30 березня 2013 р.) . — 2013 . — 635 с.

Гінцер С. В.,
студент,

Національний університет «Одеська юридична академія»

РОЗВИТОК СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ В УКРАЇНІ

Криза — це стан економічної системи, який може бути викликаний численними зовнішніми і внутрішніми чинниками та ризиками.

Серед чинників, що спричиняють кризові явища у зовнішньому середовищі економічної системи та не залежать від неї, відзна-

чають такі [2]: негативну соціально-економічну ситуацію в країні, неефективність податкової та законодавчої систем, зниження рівня доходів населення, скорочення ємкості ринку, зниження рівня попиту та підвищення конкуренції, нестабільність валютного ринку, стихійні лиха та негативні демографічні показники. Аналізуючи можливі кризові явища суб'єктів господарювання України, можна сказати, що сьогодні вони здебільшого є проявом зовнішнього негативного впливу.

Кризи є неминучими. Однак катастрофічних та (або) передчасних криз можна запобігати в наслідок реалізації економіко-правових заходів, які мають передбачатися у межах антикризових стратегій. Такі стратегії мають розроблятися на різних рівнях функціонування економічної системи держави та бути взаємопов'язаними.

Антикризова стратегія визначає основні немонетарні та монетарні цілі змін, що плануються в економічній системі, а також загальні механізми досягнення зазначених цілей (концепція антикризової діяльності) [1]. Антикризовий менеджмент, формулюючи цільові орієнтири та розробляючи антикризову стратегію, значною мірою повинен враховувати вимоги законодавства про банкрутство, яке визначає механізми фінансової санації та банкрутства суб'єктів господарювання.

Розробляючи антикризову стратегію суб'єкта господарювання слід врахувати такі моменти:

- визначення доцільності використання режиму антикризового управління у досудовому порядку чи реалізації антикризових заходів у рамках провадження справи про банкрутство;
- дослідження дієвості санації за збереження існуючої організаційно-правової форми чи на основі реорганізації економічної системи.

В процесі реалізації антикризових заходів можливим є заострення конфлікту інтересів економічних суб'єктів. Тому надзвичайно важливе значення має контроль, який має бути внутрішнім та зовнішнім.

Необхідність зовнішнього контролю за ефективністю антикризових заходів виникає у кредиторів, інвесторів, контрольних органів відповідно до законодавства та інших інституцій. Залежно від конкретних завдань зовнішнього контролю він може здій-

снюватися зовнішніми чи внутрішніми аудиторами, працівниками контрольних органів, банківськими працівниками [1,2].

Внутрішній контроль, як фаза антикризового управління, передбачає здійснення комплексу заходів, серед яких важливим є контроль за дотриманням установлених стандартів, нормативів, законодавчих норм.

Література

1. Коротков Э. М. Антикризисное управление: Учебник / Э.М. Коротков. — М.: ИНФРА-М, 2005. — 378 с.
2. Чалдаева Л. А. Антикризисное управление как инструмент финансовой стабилизации предприятия / Л. А. Чалдаева // Экономический анализ: теория и практика. — 2009. — № 10 (139). — С. 2—5.

Саркісян С. П.,

студент,

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПОСИЛЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ СУБ'ЄКТІВ ЗАДЛЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ В ГОСПОДАРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

В умовах активного формування та розвитку бізнес-структур, що здійснюють різні види господарської діяльності в Україні особливо важливого значення набуває чітке визначення прав, обов'язків та відповідальності підприємців. Основним мотивом підприємницької діяльності є отримання максимального прибутку, що пов'язано з потенційною небезпекою порушення чинного законодавства. Все це потребує законодавчого встановлення правової відповідальності підприємців за протиправні дії. Існує необхідність розробки законодавчих актів, а також регулятивних змін у сферах соціально-економічного та організаційного розвитку господарської діяльності з боку держави задля попередження господарських злочинів.

Накладання санкцій на бізнес-структури у разі різних видів правопорушень, що є підставою для виникнення відповідальності, сприяє головним чином дотриманню інтересів тих, перед ким відповідають підприємства, а саме держава, споживачі (клієнти), контрагенти, працівники. Одночасно повинні враховуватися інтереси самих підприємців: їх дії щодо скоєння правопорушень, в разі

яких настає відповідальність, повинні бути доведені, а санкції, що на них накладаються, повинні бути справедливими, їх розмір повинен бути адекватний скоєному правопорушенню. Зазначене обумовлює необхідність розвитку економіко-правових основ виникнення та відшкодування відповідальності бізнес-структур.

Серед правових чинників, які суттєво впливають на ступінь відповідальності економічних в Україні, необхідно відзначити неузгодженість та суперечливість нормативно-правової бази з питань господарської діяльності, недосконалість судової системи, що призводить до невідповідного накладання санкцій щодо відшкодування відповідальності, нерозвиненість ринкової інфраструктури, закритість та непрозорість в діяльності органів влади та слабе її інформаційно-аналітичне забезпечення [1].

В ринкових умовах ефективна державна політика у сфері господарювання є передумовою забезпечення інтересів економічних суб'єктів і дотримання ними норм права, що регулюють їхню діяльність та встановлюють міру їх відповідальності один перед одним. В теорії та на практиці існує доволі широкий перелік положень такої політики подальше ринкове реформування та демонополізації економіки задля підвищення рівня стабільності та ефективності економічної системи [2,3].

Основними положеннями такої державної політики мають бути такі:

- подальше ринкове реформування та демонополізації економіки задля підвищення рівня стабільності та ефективності економічної системи;
- постійне удосконалення системи захисту економічної системи від проявів організованої злочинності та корупції;
- удосконалення системи державного контролю за діяльністю бізнес-структур незалежно від форм власності в сфері забезпечення інтересів суспільства;
- створення сприятливих економіко-правових умов для розширення сфери легальної економіки;
- мінімізація готівкового обігу коштів в господарській системі;
- дієвий захист прав власності;
- розвиток економіко-правових механізмів реагування на порушення ринкових відносин, якими є недобросовісна конку-

ренція, зловживання монополізмом, невиконання договірних зобов'язань тощо.

Сучасні злочини господарської спрямованості відрізняються різноманітністю, високоінтелектуальним характером, швидкою адаптацією злочинців до нових форм та методів фінансово-господарської діяльності та опануванням нових банківських, податкових і митних технологій, що супроводжуються при здійсненні господарських операцій. Сучасні злочини у сфері господарювання стають більш масштабними та складними з точки зору виявлення. Тому важливим для забезпечення прав та законних економічних інтересів особи, суспільства і держави від злочинних посягань в процесі господарської діяльності є розробка сучасних заходів протидії та попередження, які були б адекватними проявам, формам і методам здійснення злочинної господарської діяльності. Реалізація таких заходів позитивно відобразиться на результатах функціонування економічних систем різних рівнів.

Література

1. Білоус В. Т. Координація боротьби з економічною злочинністю : [монографія] / В.Т. Білоус. — Ірпінь : Академія державної податкової служби України, 2002. — 449 с.
2. Долженков О. Ф. Особливості гарантування економічної безпеки підприємницької діяльності в ринкових умовах / О.Ф. Долженков, Ж.О. Жуковська, О.М. Головченко. — Одеса, 2007. — 207 с.
3. Кравчук С. Й. Економічна злочинність в Україні / С. Й. Кравчук. — К. : Кондор, 2009. — 282 с.

Бугакова В. О.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СУЧАСНИЙ СТАН УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ

Зовнішньоекономічна діяльність є досить важливою складовою господарства нашої країни. А одним з найголовніших аспектів зовнішньоекономічної діяльності України, починаючи з моменту проголошення незалежності, стало формування нового торговельного режиму з подальшою його інтеграцією у світове господарство. Тому питання експорту вітчизняних товарів є нагальним, адже в

сучасних умовах розвитку народного господарства на ринкових засадах потрібні нові можливості для отримання валюти.

Експортний потенціал України визначається обсягами товарів і послуг, які можуть бути вироблені в економічній та соціальній сферах і реалізовані на світовому ринку з максимальною користю для країни. Україна завжди мала досить значний експортний потенціал.

Формування експортного потенціалу є важливою умовою входження країни в світогосподарський простір. Ефективність даних процесів визначається конкурентоспроможністю національної економіки, нарощуванням обсягів експорту та стимулювання національних виробників. Експортна діяльність є суттєвим чинником оздоровлення умов життя в країні, а впровадження інновацій, наукомісткого виробництва, що має визначати сучасний розвиток країни, забезпечується завдяки формуванню сприятливої експортної спеціалізації. Для того щоб Україна стала рівноправним членом міжнародних економічних відносин, необхідно реалізовувати заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності національних підприємств на світовому ринку. Реалізація цього завдання об'єктивно вимагає проведення комплексних досліджень і визначає масштаби аналізу та розробок, які спрямовані на удосконалення механізму державної підтримки українських підприємств і забезпечення їхньої конкурентоспроможності на світовому ринку. Разом з тим, недосконалість наявних методів оцінки товарної та географічної структури експорту знижує результативність заходів зовнішньоторговельної політики країни [1].

Основними проблемами сучасного розвитку українського експорту, на вирішенні яких повинні бути сконцентровані зусилля Уряду, є наступні: сировинний характер значної частини експорту; відсутність чітко визначеної політики структурних змін в матеріально-технічній базі виробництва та технологіях галузей економіки; незначна частка продукції з високою часткою доданої вартості у структурі українського експорту; відсутність правових основ запровадження фінансових механізмів державної підтримки розвитку експорту; недостатній рівень інвестування в модернізацію експортоорієнтованих виробництв та гостра нестача новітніх технологій; застаріла транспортна інфраструктура, що не відповідає сучасним вимогам ефективного транскордонного сполучення; поширення в життя практики обмежувальних та протекціоніст-

ських заходів з боку окремих країн та провідних транснаціональних корпорацій; наявність диспропорцій у двосторонній торгівлі з основними партнерами; високі ризики фінансових втрат при проведенні експортних операцій; не вигідні умови кредитування експорту (високі відсоткові ставки та короткі строки наданих кредитів); здійснення розрахунків з експортних операцій через офшорні компанії та ухилення від податків.

Аналізуючи структуру експорту України в інші країни, можна стверджувати, що вона характеризується великою часткою сировини та продукції низького рівня переробки (ця частка становить близько 60 % від усього експорту). Найбільше Україна екпортує чорних металів та виробів з них (40 %), а частка продукції машинобудування в структурі експорту становить близько 11 %. Лівова частка в структурі експорту Донецької області припадає на сировину і матеріали — 91 %. Частка машин і устаткування в експорті товарів складає лише 7 %. Зберігається також надмірна залежність економіки регіону від зовнішніх постачань енергоносіїв, стратегічної сировини і матеріалів. Все це свідчить про те, що структуру експортного товарообігу України потрібно удосконалювати шляхом розширення товарної пропозиції конкурентоспроможної на світовому ринку продукції [2].

Стимулювання розвитку експорту у зазначених напрямках може відбуватися двома основними шляхами — через формування сприятливого макроекономічного клімату та створення спеціальних стимулів до експорту, а саме:

- підтримання конкурентоспроможного реального курсу валюти, що формує адекватні цінові стимули, та вжиття заходів щодо компенсації можливого негативного впливу зміцнення національної валюти на експорт;
- полегшення доступу до імпортних складових, необхідних для експортного виробництва через усунення/зниження імпортних тарифів;
- створення системи відшкодування імпортного мита або розвиток вільних експортних зон;
- поліпшення інфраструктурної (дороги, порти, електропостачання) та соціальної бази (кваліфікована робоча сила), надання інформаційно-консультативних послуг, сприяння виставково-ярмарковій діяльності національних фірм за кордоном, субсидування науково-дослідних робіт [3].

Література

1. Розвиток експортного потенціалу України в сучасних світогосподарських процесах [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ape/2010_7/APE-2010-07/19-26.pdf.
2. Ефективність зовнішньоекономічної діяльності підприємств [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://masters.donntu.edu.ua/2003/fem/garkusha/diss/index.htm>.
3. Експортна політика України: проблеми та шляхи покращення [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_4/13.pdf.

Шахворост А. О.,

*студент 2-го курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

«БЛАКИТНА» ЕКОНОМІКА ТА ОКЕАНИ

Ринкова конкуренція — безумовно позитивне та необхідне явище. Проте, коли споживачі вже не в змозі відрізнити одного виробника від іншого, коли зникають суттєві відмінності між товарами, що пропонуються на ринку, приходить час для зміни стратегій компаній, що намагаються бути лідерами.

Для виграшу у конкурентів вже недостатньо створення доповнень до продукту чи часткових його вдосконалень. Необхідні рішення іншого рівня — зміна стратегічних підходів.

Останніми роками економістами активно обговорюється так звана «Стратегія блакитного океану». Розглянемо її основну суть.

Пропонується розділити весь ринковий простір на 2 «океани» — червоний та блакитний. «Червоний океан» символізує галузі, які вже сьогодні відомі, яким притаманна активна конкурентна боротьба. На цих ринках є багато виробників, стратегії яких спрямовані на «переманювання» споживачів від конкурентів і завоюванні їх прихильності.

«Блакитний океан» — галузі, які фактично ще не існують. Це приваблива «територія», яку потрібно створити. Тобто, тут немає конкуренції, а компанія в блакитному океані намагається створити інноваційні цінності. Цим інноваціям притаманне поєднання новизни, практичності та низьких витрат.

«Блакитний океан» — це вільна ніша, яку компанія самотужки створює. Необхідність цієї ніші пов'язана з незадоволенням або

не повним вдоволенням споживачів шляхом концентрації на ключових для споживачів критеріях вибору і оцінки продукту [1].

Стратегія блакитного океану (англ. Blue Ocean Strategy) — стратегія бізнесу, описана Чан Кімом та Рене Моборном. Ця стратегія передбачає бурхливе зростання і високу прибутковість компаній, які можуть генерувати продуктивні бізнес-ідеї, створюючи попит, що не існував раніше, на новому ринку («блакитний океан»), де практично відсутні конкуренти, замість того, щоб конкурувати з безліччю конкурентів на малоприбуткових ринках («червоний океан»).

Червоні океани являють собою відомий ринковий простір. Згідно з прийнятими правилами компанії намагаються перевершити один одного, щоб отримати право задовольняти як можна більшу частину наявного попиту. У міру посилення конкуренції на такому ринку перспективи зростання та отримання прибутку стають все більш сумнівними.

До «блакитних океанів» відносять всі галузі, яких зараз не існує, — ринковий простір, вільний від конкуренції. Тут попит створюється, він не є предметом запеклої боротьби, а є достатньо можливостей для розвитку компанії.

Основною і, можливо, головною особливістю стратегії «блакитного океану» є те, що вона відкидає фундаментальний принцип традиційної стратегії: між перевагами і ціною повинен існувати компроміс. Стратегія зводиться до лавірування між унікальними достоїнствами та низькою ціною. Знижуючи витрати і, разом з тим, стаючи більш привабливою для споживачів, компанія може домогтися різкого збільшення цінності як для себе самої, так і для своїх клієнтів. Оскільки цінність для покупця складається з достоїнств продукту та його ціни, а цінність для компанії — з співвідношення витрат та ціни, стратегія «блакитного океану» формується тільки тоді, коли всі дії компанії, від яких залежать гідність продукту, ціна та витрати, коректно узгоджені [2].

Насправді питання створення блакитних океанів не є таким актуальним для ринків України, як для Заходу, оскільки жорсткої конкуренції в нашій країні немає. Більше того, на більшості ринків конкуренції немає взагалі. Наші виробники і близько не відчували на собі такого тиску з боку конкурентів, як це відбувається на більшості розвинутих, сформованих, насичених західних ринків. Є ряд спостережень і фактів, які дозволяють сміливо спростовувати твердження щодо того, що ринки України є високо конкурентними. Без-

ліч факторів вказують на те, що практично на всіх продуктових ринках відкриті можливості для випуску та розвитку нових продуктів (під новими продуктами маються на увазі нові продукти для існуючих ринків, нові продукти для нових ринків, існуючі продукти для нових ринків). Значна частина продуктових ринків України зростає, причому як у натуральному, так і в грошовому вираженні [3].

Отже, оскільки на більшості продуктових ринків України виробники не почувають на собі значного тиску з боку конкурентів, то для подальшого отримання та нагромадження конкурентних переваг необхідно вивчати насичені світові ринки, брати за приклад задоволення потреб на цих ринках, бо це джерело успішних ідей і прикладів реалізацій. При цьому важливо накопичувати знання і про вітчизняні ринки. Необхідно регулярно займатися розробкою нових продуктів, бо з посиленням впливу торговельних мереж зростає вартість виходу «на полицю», а у майбутньому розробка новинок буде коштувати дорожче за рахунок зростання цін на послуги рекламних, медійних, маркетингових компаній.

Література

1. Сорока І.Б. «Стратегія «Блакитного океану» як інструмент досягнення лідерства в компанії» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://intkonf.org/soroka-ib-strategiya-blakitnogo-oceanu-yak-instrument-dosyagnennya-liderstva-kompaniyi>.
2. Скалозуб А. О. Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля, Україна. Доповідь «Розвиток науково-технічного прогресу як передумова вибору стратегії «блакитного океану» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://innovations.com.ua/ua/articles/13474/temp>.
3. Репіч Т. А. «Актуальність стратегії «Блакитних Океанів» для українського ринку» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.rusnauka.com/30_NIEK_2011/Economics/6_95858.doc.htm.

Миронець К. П.,

*студент 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

КОНЦЕПЦІЯ «ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ» В СИСТЕМІ БЕЗПЕЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Глобальні проблеми людства — кліматичні зміни, вичерпання ресурсів, бідність, перенаселення, брак продовольства ускладнюються кризою соціально-економічної системи, побудованої на

вільних ринкових відносинах. Процеси саморегуляції ринку негативно впливають на соціальне забезпечення та стан навколишнього природного середовища. Тому експерти ООН радять звернути увагу на формування нової «зеленої» економіки, яка передбачає зростання ролі держави і міждержавних органів у економічному регулюванні, створенні умов для розвитку бізнесу на основі нових «зелених» технологій та екологізації індустріальних галузей господарства [1].

Теоретичну концепцію «зеленої економіки» розробили сучасні економісти — екологи. Вона пропонує урядам, бізнесу та громадянам перейти до розробки збалансованих шляхів розвитку, що включають сприяння інвестиціям у природний капітал (збільшення частки заповідних територій, посилення захисту лісів тощо), вирішення проблем енергетики та забезпечення екологічно чистими продуктами харчування, приділення уваги питанням використання земель та планування землекористування, оптимального розподілу обмежених ресурсів та покращення управління ресурсами. Модель «зеленої економіки» передбачає гармонійне поєднання економічних потреб суспільства з потребою постійного відновлення і збереження довкілля. За висновками Всесвітнього фонду охорони природи вже зараз вимоги людини щодо ресурсів перевищують можливості Землі на 50 % [2].

Концепція «зеленої економіки» наразі знаходиться в процесі розробки та адаптації до відповідних умов економічного розвитку в міжнародному середовищі, через що термін «зелена економіка» не має однозначного визначення. ЮНЕП сформулювала найбільш широке та обґрунтоване визначення «зеленої економіки»: «Зеленою є така економіка, яка призводить до підвищення добробуту людей і зміцненню соціальної справедливості при одночасному істотному зниженні ризиків для навколишнього середовища та дефіциту екологічних ресурсів» [3].

Вже через 40 років населення планети зросте приблизно на 30 % до 9 млрд. чол. у 2050 р. порівняно з сьогоднішніми 6,7 млрд. чол., причому 98 % населення землі буде жити в країнах, що розвиваються, та нових незалежних державах. Населення міст подвоїться, зросте питома вага середнього класу. Люди у віці 65 років і більше становитимуть у 2020 р. близько 20 % населення землі внаслідок його постаріння. Щоб забезпечити зростаюче населення планети продуктами харчування та енергією, необхідне підви-

щення продуктивності у сільському господарстві в середньому на 2 % на рік.

Можна виділити наступні важливі риси зеленої економіки: ефективне використання природних ресурсів, збереження і збільшення природного капіталу, зменшення забруднення; низькі вуглецеві викиди; запобігання втрати екосистемних послуг і біорізноманіття; зростання доходів і зайнятості населення [4].

Практично всі країни ЄС розробили нові «зелені» заходи у сфері енергетики, розвитку громадського транспорту та інфраструктури, будівництва екоміст, а також розробки систем утилізації автомобілів. Японія за рахунок передових технологій та соціальних механізмів планує розширити обсяг ринку екологічних технологій до 2015 р. з метою збільшення ринку зайнятості на 2,2 млн. робочих місць.

Науковці виділяють такі ринкові механізми та економічні інструменти для переходу на засади зеленої економіки:

- 1) державні та приватні інвестиції у «зелене виробництво»;
- 2) обмін екотехнологіями між країнами;
- 3) цільова державна підтримка досліджень і розробок, пов'язаних зі створенням екологічно чистих технологій;
- 4) податково-бюджетні реформи — розробка та впровадження відповідних екологічних податків за принципом «забруднювач платить»;
- 5) запровадження субсидій на екологічне виробництво та відповідне скасування на ресурсномісткі виробництва;
- 6) усунення торгових бар'єрів для екологічних товарів і послуг [5].

Що стосується питання переходу України на засади зеленої економіки, головними та беззаперечними фактами тут можуть стати наступні дані: сьогодні Україна займає 87 місце серед країн світу за Індексом якості навколишнього середовища. На території країни знаходиться 1,2 млн. тонн відходів, із яких близько 75 % належить до 3 класу небезпеки. За рівнем раціонального використання водних ресурсів Україна знаходиться на 95 місці серед 122 країн світу, відповідно до звіту ЮНЕСКО. Рівень техногенного навантаження в цілому по країні в 4-5 разів перевищує аналогічні показники інших країн [6].

Стратегічні пріоритети нашої держави зафіксовані у численних законодавчих документах, зокрема у прийнятих останніми

роками Енергетичній стратегії України на період до 2030 року (2006 р.), низці проектів стратегічних програм Кабінету Міністрів України (наприклад, Стратегії розвитку України на період до 2020 року, Стратегії розвитку регіонів, Програмі економічних реформ на 2010—2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» (2010 р.), Законі України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року» (2011 р.) [1].

Таким чином, «зелена економіка» — це новий напрямок світової економіки, яка формувалася протягом останніх двадцяти років. Вважається, що саме такий підхід зможе забезпечити розвиток багатьох країн та вберегти від фінансової та екологічної кризи.

Розвиток «зеленої економіки» відбувається і в Україні, приваблюючи нові зарубіжні інвестиції та сучасні технології.

Формування «зеленої економіки» є сучасним трендом забезпечення економічної безпеки держави в умовах глобалізації. Значної уваги потребує питання зменшення бідності, контролю за використанням природних ресурсів та збільшення кількості робочих місць. Покращання екологічної ситуації перестає бути рядком витрат державного бюджету, а стає суттю нової економічної системи. Таким чином, держава формує нові економічні умови ведення бізнесу, які приваблюють інвестиції саме в розвиток нових «зелених» галузей та екологічної трансформації традиційного господарства.

В умовах ресурсної та енергетичної залежності України, використання екологічно шкідливих технологій на енергонеефективних підприємствах, поступовий перехід до «зеленої економіки» слід розглядати стратегічним пріоритетом розвитку та основою забезпечення національної безпеки держави в найближчі десятиріччя.

Література

1. «Зелена» економіка в системі стратегічних пріоритетів безпечного розвитку України // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ech/2012_3-4/2012_03_04/9_11.pdf.
2. «Зелена економіка» — перспективний шлях розвитку гірських районів // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zik.ua/ua/analytics/2011/12/20/325061>
3. UNEP (2010). The Green Economy Initiative [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.unep.org/greeneconomy/>.
4. Навстречу «зеленой» экономике России (обзор) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sustainabledevelopment.ru/index.php?cnt=188>.
5. Захарова Т. В. «Зеленая» экономика как новый курс развития: глобальный и региональный аспекты / Т. В. Захарова // Электронный журнал

«Местное устойчивое развитие» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sun.tsu.ru/mminfo/000063105/ec/16/image/16-028.pdf>.

6. ECOSMART: Україні потрібна концепція зеленої економіки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ecoclubua.com/2012/05/ecosmart-ukrajini-potribna-kontseptsiya-zelenoji-ekonomiky>.

Кравчук Р. Ю.,

*студентка 2 курсу інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Досвід зарубіжних країн переконливо засвідчує, що інновації мають стратегічне значення для подальшого розвитку економіки. На протязі останніх 20 років економісти стали пов'язувати економічний розвиток з інноваційним.

Характер трансформаційних перебудов та формування постіндустріального суспільства визначається економічним потенціалом держави, який складає основу її подальшого інноваційного розвитку. Висновки дослідження експертів-аналітиків Фонду Карнегі в 2004 р. звертають увагу на той факт, що за економічним і науковим потенціалом Україна входить до першої п'ятірки країн Європи, а за ефективністю використання — замикає першу сотню країн світу [2]. Інноваційну діяльність у 2005 р. здійснювало лише кожне десяте підприємство, тоді як в розвинутих країнах частка інноваційно активних підприємств сягає 70 %. Істотне відставання України простежується і в сфері використання інформаційних технологій.

Головними перешкодами, що виникають на шляху розгортання інноваційних процесів у країні є: обмеженість централізованого фінансування, відсутність розгорнутої інфраструктури інноваційного ринку, високі кредитні ставки, кризовий стан у науці, відсутність чітко визначених та законодавчо закріплених державних пріоритетів у інноваційній політиці. Вартість обсягу виробленої в Україні в 2012 р. інноваційної продукції скоротилася до 36,1 млрд. грн. порівняно з 42,4 млрд. грн. в 2011 р. Відповідно частка інноваційної продукції знизилася до 3,3 % порівняно з 3,8 % в 2011 р. Водночас, кількість компаній, які займалися інноваційною діяльністю в 2012 р., в порівнянні з минулим роком збільшилася на

79 підприємств і досягла 1758. Лідерами інноваційного виробництва були підприємства Полтавської (14,4 %) та Закарпатської (13,4 %) областей. Найнижчі показники у підприємств Севастополя та Рівненської області (по 0,6 %), а також Дніпропетровської області (0,8 %) [1].

Неефективною лишається галузева структура промислового виробництва. Понад 2/3 загального обсягу промислової продукції припадає на галузі, що виробляють сировину, матеріали та енергетичні ресурси. Сировинний характер виробничої структури, розрахований переважно на потреби експорту, робить промисловість і економіку в цілому надзвичайно залежними від кон'юнктури зовнішнього ринку, стримує розвиток внутрішнього ринку, звужує національні можливості щодо розвитку економіки та призводить до виснажливого та нерационального використання природних ресурсів, посилення забруднення і деградації довкілля.

Суттєвою проблемою лишається створення і використання досягнень науково-технічного прогресу. Протягом останніх років на науку і науково-технічні роботи витрачається 1,2 % ВВП, з них з держбюджету — лише 0,4 %, що на порядок менше, ніж у розвинутих країнах. Для промисловості ці показники мають значення відповідно 0,56 і 0,08 %.

З метою формування ефективної інноваційної моделі необхідно:

1. Прискорити структурну перебудову економіки за рахунок активної політики залучення іноземних та внутрішніх інвестицій.
2. Здійснити активну інвестиційно-інноваційну ідентифікованість країни на основі оцінки інноваційного потенціалу.
3. Відтворити традиційні виробничі зв'язки та сформувати нову мережу кооперацій.
4. Активізувати внутрішню та зовнішню політику сприяння національним виробникам.
5. Модернізувати виробничу базу.
6. Вдосконалити інноваційну стратегію (технопарки, митні пільги, державна підтримка, стимулювання пріоритетних напрямків науково-технічної діяльності).
7. Визначити продуктивною силою науково-технічну інфраструктуру (науково-технічні розробки, інвестиційні проекти, страхування інвестиційних ризиків).

Для радикальної зміни ситуації, що склалася, потрібно, в першу чергу, ввести заходи з державної підтримки в поєднанні зі

здійсненню антимонopolних заходів, здійснення інноваційного тиску на господарські суб'єкти шляхом застосування санкцій на випуск застарілої продукції та використання неефективних ресурсів — й енегromістких, а також екологічно небезпечних технологій. Потужним важелем державного впливу на прискорення інноваційного розвитку високотехнологічних галузей має стати діяльність інноваційних фондів, створених за рахунок прямих бюджетних інвестицій, галузевих та регіональних фондів (компаній). Потрібно оптимізація структури промислового виробництва за рахунок розвитку наукоємних і високотехнологічних видів промислової діяльності; інноваційно-технологічна модернізація виробництва зі збільшенням проширky промислових виробництв новітніх технологічних укладів з поглибленою переробкою та випуском продукції кінцевого споживання; реалізація енергозберігаючої моделі розвитку з розширенням використанням нетрадиційних та відновлюваних джерел енергії, диверсифікацією енергопостачання та формуванням ефективної структури енергогенеруючих потужностей, упровадження екологічно безпечних технологічних процесів.

Література

1. Статистичний щорічник України за 2012 рік: [стат. зб.] / [за ред. О. Г. Осауленка]; Державний комітет статистики України. — К.: Інформ. аналіт. агентство, 2013. — 567 с.
2. Гаман М. Світовий досвід стимулювання інновацій та можливості його застосування в Україні // Вісник національної академії державного управління. — 2007. — № 1. — С. 213-214.
3. Офіційний Web-сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.minfin.gov.ua .

Причина Н. М.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ В ДЕПРЕСИВНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

На сьогоднішній день туризм, поряд з промисловістю чи сільським господарством, виступає рівноправним учасником економічних процесів, що відбуваються в межах певних регіонів. Фактично туризм стає своєрідною формою господарського освоєння простору. Найбільш динамічно зростаючим сектором світового

туристичного господарства є сфера сільського туризму. Розвиток сільського туризму на даний момент є основним важелем в активізації розвитку та підйому депресивних сільських регіонів України.

Актуальність розвитку цього виду туризму в Україні зумовлена необхідністю невідкладного розв'язання соціально-економічних проблем сучасного села та підвищенням внутрішнього та зовнішнього попиту на цей вид туризму.

Доцільність розвитку сільського туризму в Україні визначається такими обставинами:

- 1) значними природно-рекреаційними ресурсами сільської місцевості;
- 2) відносною дешевизною сільського зеленого туризму;
- 3) необхідністю підвищення рівня доходів та зайнятості сільського населення;
- 4) потребою у подоланні соціального песимізму та байдужості на селі;
- 5) необхідністю розширення податкової бази місцевих громад;
- 6) потребою в модернізації інженерної та транспортної інфраструктури сільських територій.

За розрахунками фахівців, український ринок потенційно здатний прийняти й розмістити на селі близько 150 тис. «зелених туристів», забезпечити економічну та демографічну стабільність у сільських місцевостях та вирішити їхні соціально-економічні проблеми.

Законом України «Про стимулювання розвитку регіонів» вводиться поняття «депресивної території», для вирішення проблем якої держава має застосовувати додаткові механізми розвитку. Закон визначає основні підходи до визначення територій депресивними.

Поширення сільського туризму у депресивних територіях може надати імпульс для розвитку трудомістких і нетрадиційних сільськогосподарських виробництв або сприяти їх відродженню.

Сільський туризм сприятиме стабілізації економічної ситуації в сільській місцевості, оскільки має всі підстави аби перетворитися на джерело додаткових прибутків для селян, стати стимулюючим чинником розвитку підприємництва та сільськогосподарського виробництва.

Наскільки відомо зі світової практики, сільський туризм за розмірами отриманих прибутків розглядається як альтернатива традиційному сільськогосподарському виробництву. Цілком ймовірно, що розвиток агротуристичного бізнесу приведе до закріплення у сільській місцевості населення молодих вікових груп, а отже допоможе стабілізувати і покращити демографічну ситуацію, що сприятиме збереженню сформованої системи розселення і відновленню демографічного потенціалу сіл депресивних регіонів України. Тож, на сьогодні економічні потреби третини (32,8 %) населення України, яку складають сільські мешканці, не можуть бути ефективно задоволені без прийняття закону в сфері сільського туризму.

В останні роки важливим кроком до розвитку сільських територій можна вважати прийняття низки законодавчих актів: «Загальнодержавна програма соціально-економічного розвитку українського села на період до 2015 р.», Закон України «Про основні засади державної регіональної політики на період до 2015 р.», «Концепція розвитку агропромислового комплексу» тощо.

Необхідність розвитку туризму в Україні, зокрема, сільського, визначена Указом Президента України «Про заходи щодо розвитку туризму і курортів в Україні» і Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів щодо державної підтримки розвитку сільського туризму на 2006-2010 роки». Проте правові засади розвитку сільського туризму в Україні регулюються законами України «Про туризм», «Про особисте селянське господарство», «Про фермерське господарство», «Про сільськогосподарську дорадчу діяльність» лише частково і не забезпечують його пріоритетність.

Розвиток сільського зеленого туризму не лише у проблемних, а й у будь-яких регіонах України, ускладнюється кількома обставинами, головними серед яких є невизначеність нормативно-правової бази, зокрема відсутність закону «Про сільський зелений туризм», низька активність жителів сільських громад в організації власного бізнесу, відсутність у них досвіду такого виду діяльності тощо.

Отже, сільський туризм, який дедалі більше поширюється, в Україні є одним із найперспективніших позааграрних видів діяльності, спроможним забезпечити активізацію соціально-економічного розвитку сільських депресивних територій.

Література

1. Закон України «Про туризм» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 13, ст.180.
2. Барановський М. О. До питання про типологію депресивних територій / М. О. Барановський // Вісник Вінницького державного педагогічного університету імені Юрія Коцюбинського. — Серія: Географія. — Вінниця: Тезис, 2009. — Вип. 17. — С. 148-159.
3. Слава С. Розвиток економічно проблемних територій: міжнародний досвід / С. Слава, Д. Амборський, П. Сегварі, М. Дацишин // Проект партнерства Канада-Україна «Регіональне врядування та розвиток». — К.: Видавництво «K.I.C.», 2007. — 144 с.

Чепель О. І.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ В УМОВАХ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Протягом всієї історії людства знання були найважливішим фактором його економічного та інтелектуального розвитку. Особливо в умовах ХХІ століття, ринок знань поступово починає відігравати головну роль, випереджаючи розвиток ринку матеріальних товарів. Загальноновизнано, що інтелектуальна праця, яка ґрунтується на знаннях, творчі здібності працівників, їх професійна кваліфікація, використання прав на об'єкти інноваційної власності (торговельні знаки, патенти тощо), а також нові підходи до управління та інформаційних технологій стають першоосновою та рушійною силою виробництва, стратегічними факторами економічного розвитку національних економік у нових економічних умовах.

Поняття інтелектуального капіталу ввів у науковий обіг всесвітньо відомий економіст Дж. Гелбрейт у 1969 р. До наукових досліджень, які присвячені широкому загалу проблем з вивчення інтелектуального капіталу, відносяться насамперед праці таких науковців як Е. Брукінг, В. Гойло, А. Добринін, Л. Едвінсон, Б. Леонтєв, М. Мелоун, М. Стюард та ін.

Впровадження у науковий вжиток поняття «інтелектуальний капітал» стало відображенням принципово нового підходу до аналізу ринкових відносин, конкурентних переваг та лідерства під-

приємств, що ґрунтуються на ефективному використанні унікальних за природою нематеріальних чинників, здатних привести в дію механізм інноваційного розвитку [1].

Проаналізувавши праці вітчизняних та зарубіжних вчених, можна дати наступне визначення цій економічній категорії: інтелектуальний капітал — це нагромаджена у процесі інтелектуальної діяльності сукупність знань, досвіду, навичок, творчості, здібностей, взаємовідносин, що мають економічну цінність і використовуються у процесі виробництва та обміну з метою отримання доходу.

Якщо говорити про сутність інтелектуального капіталу то він включає: 1) людський капітал (знання, навички, творчі здібності людини); 2) організаційний капітал (технічне і програмне забезпечення, оргструктура, патенти); 3) споживчий капітал (зв'язки з клієнтами, торгова марка, бренд); 4) інформаційний капітал — (інформація про клієнтів, постачальників, конкурентів, ноу-хау, науково-методичні матеріали, доступ до спеціальних баз даних наукових розробок та винаходів) [2].

Стратегічний курс розвитку економіки України зорієнтований на формування її інноваційної моделі, але економічні та фінансові проблеми гальмують цей процес і не дозволяють країні досягти належного рівня інноваційного розвитку. Криза сучасного інноваційного виробництва зумовлюється та проявляється зменшенням кількості кваліфікованих кадрів на вітчизняних підприємствах, відсутністю методологічних основ управління процесом відтворення кадрового потенціалу, особливо в галузях промислового комплексу, невмінням та неготовністю персоналу перепрофілюватися та адаптуватися до нових умов виробництва.

Необхідність переходу на інноваційну стадію розвитку української економіки вимагає створення на державному рівні інституційного механізму стійкого відтворення кадрового потенціалу за допомогою проведення системної державної політики у сферах, що формують інтелектуальний потенціал країни. Для цього треба впровадити комплекс таких взаємопов'язаних заходів:

- 1) упровадити ефективний механізмів державного фінансування відтворення інтелектуального капіталу;

- 2) розробити моделі взаємодії держави, бізнесу та суспільства за допомогою залучення у сферу відтворення кадрового потенціалу недержавних підприємств та установ, створити сприятливі умови для їхньої діяльності;

3) розробляти державні і регіональні прогнози потреби в кадрах, що припускають формування держзамовлення на підготовку, підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів;

4) удосконалити структури служби зайнятості, її функції і системи фінансування [3].

Важливим є нормативно-правове забезпечення функціонування інтелектуального капіталу. В Україні створена сучасна законодавча база щодо захисту прав інтелектуальної власності, яка узгоджується із загальновизнаними на міжнародному рівні підходами до забезпечення такого захисту, зокрема з вимогами Угоди про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності Світової організації торгівлі. В рамках міжнародних вимог забезпечується реалізація основних положень законодавства України у зазначеній сфері. Правовідносини у сфері інтелектуальної власності регулюються окремими положеннями Конституції України, Цивільного (передусім норми Книги четвертої «Право інтелектуальної власності»), Кримінального, Митного кодексів України, Кодексу України про адміністративні правопорушення та низки процесуальних кодексів, нормами 10 спеціальних законів у сфері інтелектуальної власності, близько 100 підзаконних актів [4].

Як доводять результати функціонування сучасних економічних систем світу, інтелектуальний капітал є домінантою економічного процесу на сучасному етапі розвитку. Процеси його відтворення, нагромадження та управління ним визначають перспективи й орієнтири розвитку України — перехід до економіки інтелектуального типу. Такий перехід, у свою чергу, надасть країні конкурентних переваг на світовому ринку шляхом формування та функціонування високоінтелектуальних галузей, нанотехнологій, новітніх видів виробництва. Оскільки основним стратегічним ресурсом економічного зростання є інтелектуальний капітал національного господарства, то забезпечення його формування нині — один із найважливіших чинників виходу з перманентної економічної кризи.

Література

1. Базилевич В. Д. Інтелектуальна власність: Підручник / В. Д. Базилевич. — К.: Знання, 2006.— 431с.
2. Чухно А. Інтелектуальний капітал: сутність, форми та закономірності розвитку // Економіка України.— 2002. — № 11.— С.48-55.

3. Україна у вимірі економіки знань / [В. М. Геєць, В. П. Александрова, Ю. М. Бажал, Д. П. Богиня, А. М. Гуржій]; Ін-т економіка та прогнозування НАН України. — К.: Основа, 2006. — 588 с.

4. Эдвинсон Л., Мелоун М. Интеллектуальный капитал. Определение истинной стоимости компании / Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология [Текст] / Под ред. В. Л. Иноземцева. — М.: Academia, 1999. — 108 с.

Пудлик Н. Ю.,

*студентка 2 курсу Інституту прокуратури і слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ

Сільське господарство — одна з найдавніших, найважливіших і найбільш ризикованих галузей економіки. В Україні на нього покладено завдання дедалі повніше забезпечувати внутрішні потреби країни в сировині і продовольстві та нарощувати відповідні експортні можливості. За належних інвестицій аграрний потенціал України може досягти рівня, достатнього для того, щоб нагодувати більш як половину населення Європи. Проте на даний момент не існує чіткої та злагодженої політики щодо використання наявних можливостей та виведення даної галузі на належний рівень. Над даною проблематикою працювали такі вітчизняні дослідники як: О. В. Березін, В. Я. Месель-Веселяк, П. Т. Саблук, А. Д. Шеремета, В. В. Юрчишин та багато інших [1].

Серед основних проблем, які існують у вітчизняному сільському господарстві виділяють такі:

1. Техніко-технологічна база України в сільському господарстві є дуже застарілою і працює ще з радянських часів. Зношеність технологічного устаткування досягає 70-80 %, його середній вік — 30-35 років.

2. Відбувається процес «старіння» кадрів. Молоде покоління все частіше іммігрує у інші країни, через що частина кваліфікованих конструкторських, інженерно-технічних і робочих кадрів вважається втраченою.

3. Зниження родючості ґрунтів і зростанні їх ерозії, внаслідок недотримання науково обґрунтованої системи сівоzmіни. Ґрунти не підтримуються добривами та іншими корисними елементами.

4. Через розвиненість корупції, хабарництва, нестабільність політичної та економічної ситуації в країні, недостатній розвиток фінансової системи держави та труднощі в роботі із вітчизняними партнерами, потік іноземних інвестицій, а особливо в сільському господарстві низький [2];

5. Слабка державна підтримка розвитку сільськогосподарського промислу, недосконалість податкової і митної політики, прогалина в страхуванні.

Основною причиною відставання галузі є низька інвестиційна привабливість аграрного сектору, хоча в останній час цей процес активізується. Серед основних причин дослідники відзначають: непередбачуваність адміністративного регулювання цін і обмежень експорту; неефективні механізми державної підтримки сільгоспвиробництва, що охоплюють захист внутрішнього ринку від імпорту низькоякісної продукції, систему стандартизації, а також санітарних заходів, систему субсидування та інших фінансових інструментів підтримки [3].

Оскільки дане виробництво має переважно сезонний характер, то нормальне функціонування галузі вимагає раціонального й обґрунтованого співвідношення між власними та запозиченими коштами. Тому зростає необхідність пошуку зовнішніх джерел, найбільш розповсюдженим серед яких є кредити. Банківські позики допомагають розвиватися промисловості, малому підприємству та сільському господарству, але для забезпечення сталого розвитку потрібні передусім середньо– та довгострокові кредити. Короткострокове кредитування розв'язує проблему отримання відповідних ресурсів для проведення польових робіт, а довгострокове є передумовою розширення та оновлення виробничих фондів. Характерною ознакою сучасного стану кредитування сільськогосподарських підприємств України є домінування короткострокових кредитів. За даними Міжнародної фінансової корпорації 77 % сільськогосподарських товаровиробників використовують кредити для закупівлі паливно-мастильних матеріалів, 48 % — на закупівлю засобів захисту рослин 36 % — на придбання посівного матеріалу. Тільки 13 % підприємств використовують кредити на технологічне оновлення виробництва, а 6 % — на його розширення [4].

За обмеженості бюджетних ресурсів виникає необхідність співпраці українських сільськогосподарських підприємств з іноземними інвесторами саме у сфері інвестування модернізації

основних фондів. Не менш важливим зовнішнім джерелом фінансування агроформувань є іноземні інвестиції. Але безпосередньо в сільське господарство вкладається лише 2 % від загального обсягу інвестицій в економіку України. Згідно з Законом України «Про державну підтримку сільського господарства України» бюджетна підтримка здійснюється на кошти бюджетів усіх рівнів в обсягах, що унеможливають збитковості нормально працюючих господарств. В результаті зроблено висновок, що державна підтримка сільського господарства — це комплекс законодавчо та організаційно визначених довгострокових бюджетних заходів, що об'єктивно необхідні для формування сприятливого конкурентного середовища розвитку галузі. Ці заходи в сукупності з критеріями та умовами їх здійснення формують механізм державної підтримки сільського господарства.

Сучасний стан регіонального розвитку потребує удосконалення всіх складових частин господарського механізму, що містить такі елементи, як інноваційне оновлення, інформаційне забезпечення, виважену інвестиційну політику, екологічну рівновагу та оптимізацію демографічної ситуації.

Отже, стратегічним пріоритетом соціального та економічного розвитку України є підвищення рівня продовольчої безпеки держави на основі нарощування виробництва продуктів харчування, поліпшення їх якості і збалансованості за поживними елементами. Всі перераховані вище проблеми розвитку АПК України повинні спонукати нашу владу до цілеспрямованих та науково обґрунтованих заходів в сфері сільського господарства. Серед них потрібно виділити стабільну державну підтримку виробників, залучення іноземних інвестицій, видачу коротко- та довгострокових кредитів під вигідний господарствам відсоток.

Література

1. Дем'яненко М. Я. Фінансові проблеми формування та розвитку аграрного ринку// Облік і фінанси АПК, 2010.– № 5.– С. 6.
2. Економіка України: навч. посіб. / А. П. Голюков, Н. А. Казакова. — К.:Знання, 2008. — С. — 286.
3. Програма економічних реформ на 2010-2014 рр. «Розвиток сільського господарства й земельна реформа» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_1.pdf.
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

Запорожченко Л. С.,
*студентка 5 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

АНТИМОНОПОЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ НАФТОПРОДУКТІВ

Питання ефективного функціонування ринку нафтопродуктів є дуже важливими з погляду забезпечення сталого розвитку та функціонування економіки України, її інтеграції у світовий економічний простір. Останнім часом особливе занепокоєння суспільства та експертів викликає ситуація на ринку нафтопродуктів України, яка характеризується стрімким зростанням цін на основні види пального, невизначеністю їх подальшої динаміки та дій урядових структур із нормалізації ситуації.

В даний момент функціонування ринку нафтопродуктів, а також динаміка його основних характеристик та можливості визначаються взаємодією підприємницьких структур і держави. Рішення проблеми ефективного антимонопольного регулювання діяльності підприємницьких структур стає особливо важким у тих випадках, коли монопольне становище займає не одне, а кілька підприємств, що входять у змову між собою і які диктують іншим підприємствам, що виробляють таку ж продукцію, умови діяльності на ринку, істотно знижують їх конкурентоспроможність, що характерно для ринку нафтопродуктів. Саме тому держава повинна виступати тією силою, яка, з одного боку, блокує можливі негативні наслідки функціонування підприємницьких структур, а з іншого боку, направляє їх розвиток в напрямок формування конкурентних переваг країни, їх збереження і реалізацію [3].

В українському економічному середовищі роль основного елемента державного регулювання економічних процесів у частині створення умов для розвитку конкуренції на ринку нафтопродуктів відіграють антимонопольні органи.

Ефективна державна політика на ринках нафтопродуктів повинна базуватися на кваліфікованих висновках за результатами ґрунтовного аналізу стану цих ринків, а ухвалення рішень повинно мати випереджувальний характер. Для цього необхідно налагодити ефективний механізм постійного моніторингу і прогнозування

стану ринків нафти та нафтопродуктів. Інформація про стан ринків нафтопродуктів, отримана з різних джерел, має суттєві розбіжності, які ускладнюють, а іноді й унеможливають її аналіз, що може призводити до неправильних висновків [4]. Це суттєво перешкоджає не лише Антимонопольному комітету України в його роботі з оперативного виявлення та усунення порушень конкурентного законодавства на цих ринках, але й іншим державним органам, які повинні своєчасно виявляти чинники, що можуть спричинити збурення ринків, та ефективно вживати заходів для запобігання їх дестабілізації.

Вирішити ці проблеми допомогло б налагодження інтегрованої інформаційно-аналітичної системи постійного моніторингу загальнодержавних і регіональних ринків нафти та нафтопродуктів.

Нині Україна увійшла до складу країн-розробників і учасників глобальної платформи моніторингу цін на ринках нафтопродуктів, пілотний проект якої запущено 2013 р. Мета створеної платформи — сформувати єдину базу даних, а також єдину методологію оцінювання ризиків у процесі ціноутворення на ринку нафтопродуктів. Такі системи дозволяють оцінювати стан ринку на предмет присутності олігополій, домінування кількох господарюючих суб'єктів на ринку — як на локальному рівні, загальнодержавному рівні, так і на світовому ринку. Також звертається увага на те, що динаміка світових цін так чи інакше позначається на внутрішньому ринку. При належному рівні конкуренції ціни стають взаємозалежними (корелюються), якщо ж цього не відбувається, то це ознака монополізації ринку або змови господарюючих суб'єктів. Таку зміну можна оцінити за допомогою єдиних цінових баз даних, що включають три індикатори: ціни в рамках біржової торгівлі; ціни, зазначені в контрактах; загальносвітовий середній рівень цін на нафтопродукти [4].

Впровадження інформаційно-аналітичної системи постійного моніторингу було передбачено Указом Президента України «Про заходи щодо стабілізації ситуації на ринку нафти і нафтопродуктів» № 823 від 18 травня 2005 р. та дорученням Кабінету Міністрів України. Проте, тільки в 2013 році був запущений перший пілотний проект такої системи. Цей проект створений Міжнародною робочою групою з дослідження питань ціноутворення на ринках нафти і нафтопродуктів і способів їх функціонування. Результатом діяльності Робочої групи має стати підготовка антимонопольними

органами-учасниками групи пропозицій для національних урядів з розвитку конкуренції на ринках нафти і нафтопродуктів. На даний час в ході 5-го засідання Міжнародної робочої групи антимонопольних відомств з дослідження питань ціноутворення на ринках нафти і нафтопродуктів підписано Декларацію про створення платформ з обміну конфіденційною інформацією (Київська Декларація).

Обмін досвідом та підходами щодо застосування антимонопольного законодавства на ринку нафти і нафтопродуктів на міжнародному рівні є прогресивним кроком на шляху вирішення такого важливого питання. Сприяння формуванню цінових індикаторів, що відображають справедливую ціну на нафту і нафтопродукти, сформовану в ринкових умовах; забезпечення конкурентного ціноутворення в рамках організованих форм торгівлі нафтою і нафтопродуктами наразі є необхідними для регулювання даної сфери.

Література

1. «Про захист економічної конкуренції»: Закон України від 11.01.2001. — № 2210-III // Відомості Верховної Ради України. — 2001. — № 12, ст. 64.
2. «Про заходи щодо стабілізації ситуації на ринку нафти і нафтопродуктів» — Указ Президента України — № 49925/6 від 3.05. 2005. // Відомості Верховної Ради України.
3. Рябцев Г. Л. Ринок нафтопродуктів: основні інструменти реалізації державної регуляторної політики / Г. Л. Рябцев, С. В. Сапегін, В. В. Тертичка // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. — Х. : ХРІДУ, 2006. — № 3 (30). — С. 342-351.
4. Рябцев Г. Л. Еволюція світових цін на нафту та її значення для України / Г. Л. Рябцев // Зб. наук. пр. Нац. академії держ. упр. при Президенті України / за заг. ред. В. П. Приходька. — К. : НАДУ, 2009. — Вип. 4. — С. 75-84.
5. Веб-портал Антимонопольного комітету України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.amc.gov.ua.

Данілова М. В.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ

З розвитком ринкових відносин посилюється конкуренція на аграрному ринку, що висуває підвищені вимоги до економічної поведінки підприємств. Підвищенню ефективності сільськогоспо-

дарського виробництва значною мірою сприятиме подальше забезпечення конкурентоспроможності аграрних підприємств.

Розвиток ринкових відносин в Україні, який характеризується виникненням різноманітних організаційно-правових форм підприємств, постійними змінами в зовнішньому середовищі, мінливістю попиту споживачів, можливістю для аграрних товаровиробників вийти на зовнішній ринок, в основу успішного функціонування підприємств аграрної сфери економіки покладає забезпечення їхніх конкурентних переваг, а, отже, конкурентоспроможності [1].

У ринковій системі господарювання конкурентоспроможність як економічна категорія виступає ключовою, так як вона відображає економічні, науково-технічні, виробничі, організаційні, управлінські, маркетингові та інші можливості підприємства. Ці можливості реалізуються в продукції та послугах, що конкурують з аналогами на внутрішньому та зовнішньому ринках. У широкому розумінні конкурентоспроможність означає можливість вигравати в змаганнях за попит споживача [2].

Стрімке зниження конкурентоспроможності й ефективності діяльності аграрних підприємств відбувається під впливом сукупності зовнішніх факторів, а саме: політичної нестабільності, великої іноземної конкуренції виробників сільськогосподарської продукції, відсутність належної державної підтримки вітчизняних сільгоспвиробників, зменшення попиту на сільськогосподарську продукцію в зв'язку з низькою платоспроможністю населення та інших складових і внутрішніх факторів. Слід зазначити вагомий вплив внутрішніх факторів на конкурентоспроможність, до яких належать: скорочення обсягів виробництва аграрної продукції та зниження її якості, слабка матеріально-технічна база аграрних підприємств, низький рівень інвестиційної привабливості та інноваційних впроваджень, недостатньо ефективна організація управління, яка не завжди спроможна вести конкурентну боротьбу на аграрному ринку [1].

Посилне вимоги до конкурентоспроможності аграрних підприємств не менш важливий фактор — поглиблення інтеграційних відносин з європейськими країнами. У зв'язку з цим перед економічними суб'єктами виникла проблема виробництва продукції, яка повинна відповідати вимогам аграрного ринку Європи (якість сільськогосподарської продукції та безпечність за міжнародними стандартами і стабільність виробництва).

Розробка заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності суб'єкта господарювання, вимагає оцінки сучасних тенденцій розвитку підприємств аграрного сектору економіки України. Ситуація, яка склалася в аграрному виробництві країни за два десятиліття, характеризується такими показниками. По-перше, не повною мірою використовується потужний природно-кліматичний і трудовий потенціал для сільськогосподарського виробництва в Україні. По-друге, обсяги сільськогосподарського виробництва в Україні за останнє десятиліття не зазнали нових якісних стимулів для зростання. Обсяги виробництва продукції сільського господарства були нестабільними й залежали виключно від природно-кліматичних чинників. По-третє, високий фізичний і моральний знос основних засобів, особливо зниження технічної оснащеності сільськогосподарських підприємств тракторами і сільгоспмашинами. По-четверте, ринок сільськогосподарської продукції як єдиний цілісний елемент економіки практично відсутній, що зумовлено рядом факторів: недостатньо розвинутою інфраструктурою заготівлі, зберігання і збуту продукції; прозорістю угод на аграрному ринку, що призводить до циклічних цінових сплесків і непаритетного розподілу прибутків між сільськогосподарськими товаровиробниками й торговельними компаніями [1].

Аналіз свідчить, що для поліпшення якості вітчизняної продукції та її конкурентоспроможності необхідно:

- удосконалювати систему техніко-технологічних і агротехнічних заходів виробництва продукції та її збуту;
- впроваджувати у виробництво нові енергозберігаючі технології вирощування, транспортування, зберігання, переробки й реалізації продукції;
- здійснювати належний контроль за якістю продукції на всіх етапах її виробництва і збуту;
- впроваджувати у виробництво нові високоврожайні сорти та гібриди сільськогосподарських культур і високопродуктивні породи тварин.

Отже, сучасні тенденції розвитку аграрного виробництва свідчать про проблеми в розвитку конкурентоспроможності підприємств галузі, які пов'язані з недостатнім використанням природно-економічного й людського потенціалу, нестабільністю виробництва сільськогосподарської продукції. Для успішного ведення конкурентної боротьби та завоювання своєї ринкової «ніші»

необхідно постійно проводити дослідження та аналізувати конкурентоспроможність аграрних підприємств упродовж усієї їхньої фінансово-господарської діяльності, що сприятиме своєчасному прийняттю рішень щодо змін у ній, зокрема в товарному асортименті, необхідності пошуку нових риків збуту, системи управління підприємством.

Література

1. Сітковська А. О. Конкурентоспроможність аграрних підприємств: стан і перспективи. // О.А. Сітковська / Економіка, фінанси, право. — 2012. — № 6. — С.6.

2. Сутність, характеристика та напрями підвищення конкурентоспроможності аграрних підприємств. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ksau.kherson.ua/files/konferencii/mater.pdf>.

Паскаръ К. М.,

*студентка 2 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИБОВІДТВОРЮВАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ В УКРАЇНІ

Завдяки значному попиту населення на рибу і рибну продукцію, прибутковості її вилову та вирощування в Україні протягом останніх років створено відповідну матеріальну базу для розвитку рибного господарства, який здійснюється нині на основі його диверсифікації у напрямку розвитку аквакультури з одночасною її переорієнтацією на повне використання потенціалу як складової аграрного сектора на засадах інвестиційно-інноваційної моделі. Для отримання рибопосадкового матеріалу на вирощування риби використовують природні водойми, озера, штучні басейни, садки, рибовідтворювальні комплекси.

За спеціалізацією основного виробництва підприємства рибної галузі на внутрішніх водоймах поділяються на такі групи:

- рибовідтворювальні комплекси;
- виробничі об'єднання рибного господарства, рибоводні та рибницькі підприємства;
- риболовецькі господарства та підприємства;
- рибоводно-меліоративні станції (РМС).

Основним видом діяльності рибовідтворювальних комплексів є вирощування молоді різних видів риб та вселення їх у внутрішні водойми для подальшого вирощування, підвищення рибопродуктивності водойм та збільшення обсягів вилову товарної риби.

В Україні існує п'ять державних установ, які щороку проводять роботи з відтворення та випуску молоді різних видів риб у рибогосподарські водні об'єкти України: ДУ «Рибоводний завод «Лопушно» (Чернівецька область), ДУ «Кримський риборозплідник» (Красноперекопський р-н, АРК), ДУ «Виробничо-експериментальний Дніпровський осетровий рибовідтворювальний завод імені академіка С. Т. Артющика», ДУ «Новокаховський рибоводний завод частикових риб», ДУ «Херсонський експериментальний завод по розведенню молоді частикових риб». У 2010 р. Державними рибовідтворювальними комплексами здійснено вселення водних живих ресурсів у кількості 5,9 млн. шт., що на 0,5 млн. шт. менше ніж у 2008 р. та на 0,3 млн. шт. менше порівняно з 2009 р.

Аквакультура штучних водойм відіграє важливу роль у виробництві рибопосадкового матеріалу для зариблення водойм. Протягом 2004—2011 рр. обсяги бюджетних асигнувань, спрямованих на фінансування діяльності рибовідтворювальних комплексів поступово зросли з 33,9 млн. грн. до 116,4 млн. на рік. При цьому зростання обсягів державної підтримки не сприяло підвищенню ефективності діяльності рибовідтворювальних комплексів.

Для підвищення ефективності діяльності рибовідтворювальних комплексів необхідно поєднати різні форми й методи регулювання, формувати умови залучення грошових коштів для їх розвитку із різних джерел за рахунок чого впливати на розширення інвестиційної активності в цій сфері. У даному контексті було прийнято Постанову КМ України № 794 від 11.08.2010 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для здійснення фінансової підтримки суб'єктів господарювання агропромислового комплексу через механізм здевелювання кредитів та компенсації лізингових платежів» [1].

З метою створення сприятливих умов для розвитку рибогосподарської галузі держави удосконалювалась законодавча та нормативно-правова робота, зокрема, прийнятий Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [2], який сприятиме більш ефективному управлінню рибним господарством та дозволить суб'єктам господарю-

вання реалізувати свої права та обов'язки у рибогосподарській діяльності. Основними пріоритетними напрямками реформування рибогосподарської галузі є підвищення ефективності використання внутрішніх водойм, модернізація та побудова нових заводів, удосконалення системи державного регулювання галуззю.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України у жовтні 2011 р. була схвалена Концепція [3], на підставі якої прийнято Державну цільову економічну програму розвитку рибного господарства на 2012-2016 рр. (постанова КМУ № 1245 від 23.11.2011) [4], яка надасть новий поштовх розвитку галузі, зумовить її позитивні зрушення та сприятиме стабілізації та нарощуванню виробництва вітчизняної конкурентоспроможної рибної продукції.

Таким чином, удосконалення державного регулювання розвитку рибовідтворювальних комплексів сприятиме створенню умов для забезпечення розвитку рибного господарства та його конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішньому ринку, що дасть змогу задовольнити потреби населення України у рибній продукції відповідно до науково-обґрунтованих норм споживання. Водночас з виконанням прийнятих нормативно-правових актів буде виконане завдання Держрибагентства України, визначене Указом Президента України від 27.04.2011 № 504 «Про затвердження Національного плану дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 — 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава»».

Література

1. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для здійснення фінансової підтримки суб'єктів господарювання агропромислового комплексу через механізм здешевлення кредитів та компенсації лізингових платежів: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.08.2010 № 794 // Офіційний вісник України. — 2010. — № 67. — С. 53.
2. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України від 8.07.2011 № 3677—VI // Офіційний вісник України. — 2011. — № 59. — Ст. 120.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку рибного господарства на 2012-2016 роки: Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1003-р // Офіційний вісник України. — 2011. — № 79. — Ст. 58.
4. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку рибного господарства на 2012-2016 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.11.2011. — № 1245 // Офіційний вісник України. — 2011. — № 95. — Ст. 70.

Селезнєва О. С.,
*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ІННОВАЦІЙ В УПРАВЛІННІ ГОТЕЛЬНИМ БІЗНЕСОМ

Інноваційні процеси є невід'ємною рисою сучасного бізнесу. Саме за рахунок їх здійснення можна домогтися сталого розвитку в умовах постійно мінливого зовнішнього середовища.

Конкуренція в готельному бізнесі зростає, тому крім репутації і висококласного сервісу для гарантії успіху потрібно проявити індивідуальність [1].

Готельне господарство є однією з основних складових туристської індустрії України. У 2010 р. в Україні налічувалось 1308 готельних підприємств на 949,1 тис. місць. Кількість готельних підприємств та інших туристичних організацій збільшилось у зв'язку з підготовкою України до Євро-2012, яке відбулось в Україні та Польщі. За статистичними даними в 2005-2011 рр. ситуація в туристичному секторі стабілізувалась, було зафіксовано зростання обсягів державних капіталовкладень у сферу туризму, підвищення туристичної привабливості держави та збільшення кількості іноземних туристів, які почали відвідувати Україну. Згідно з оцінками Міністерства економіки України у 2010 р. продукти та послуги, пов'язані з діяльністю туристичної галузі, становлять близько 7 % валового національного продукту, а за загальними оцінками, близько 11 % робочої сили в Україні було зайнято в туристичному бізнесі та супутніх галузях [2].

На даний час готельний бізнес досить розвинений, тому і технології в галузі гостинності розвиваються стрімко. Це пов'язано з тим, що перед готельними підприємствами стоять два основних завдання: отримати більше клієнтів і зробити їх постійними відвідувачами. Здійснити ці завдання без інноваційних рішень неможливо, що потребує від готелів модернізації в технологіях, заощадження часу та грошей [3].

Індустрія гостинності є однією з найбільш динамічних галузей сфери обслуговування. Готельний бізнес багатоплановий, а управління ним — складне трудомістке завдання, що потребує впровадження нових технологій. Управління будь-яким бізнесом

сьогодні неможливе без активного впровадження інноваційних технологій.

На сьогоднішній день в готельній індустрії використовується такі новітні комп'ютерні технології, як глобальні комп'ютерні системи резервування, інтегровані комунікаційні мережі, системи мультимедіа, Smart Cards, інформаційні системи менеджменту та інші.

Найбільший вплив сучасні комп'ютерні технології мають на просування готельного продукту. Наприклад, в області реклами широке поширення набула пряма розсилка готельної інформації по електронній пошті — direct mail, що дає можливість блискавично зв'язатись з компаніями.

В останні роки багато готельних підприємств створили свої власні сайти в Інтернеті. Цей напрямок і далі слід розглядати як вельми перспективний.

Останнім часом в Європі спостерігається електронний наступ на традиційний готельний бізнес. З'явилася електронна комерція. Так, туристське бюро «експеді» фірми Microsoft дає можливість будь-якому власникові кредитної картки придбати тур, забронювати місця в готелі, на літак, придбати квитки на культурно-видовищні заходи, замовити напрокат автомобіль в будь-якому місті земної кулі. Вважаємо, що цей напрямок слід також впроваджувати і на Україні. До переваг електронної комерції відноситься економія на виплаті агентських комісійних, зменшення витрат на видання рекламно-інформаційних матеріалів, створення нетрадиційних збутових каналів, тощо.

Одним з основних напрямків інноваційних технологій в готельному і туристичному бізнесі на нашу думку є впровадження мультимедійних технологій, зокрема довідників, буклетів, каталогів. В даний час і турфірми, і готелі випускають довідники і каталоги в книжковому виконанні, на відеокасетах, на лазерних дисках, в мережі Інтернет. Електронні каталоги по готелю дозволяють віртуально подорожувати по номерах різних категорій, залам ресторанів, конгрес-центрів, вестибюлю, подивитися повну інформацію про готельному підприємстві, ознайомитися зі спектром послуг, що надаються, системою пільг і знижок. Використання мультимедійних технологій надасть можливість оперативно надавати потенційному гостю інформацію про готель і, тим самим, дозволить

швидко і безпомилково вибрати той готельний продукт, якого потребує гість [4].

Ще одним ефективним, на нашу думку, засобом є впровадження внутрішньономерних електронних сейфів. Згідно з Цивільним кодексом України (ч. 2 ст. 975) готель відповідає за втрату грошей та інших цінностей тільки за умови, що вони були окремо передані готелю на зберігання [5]. Таким чином рівень безпеки зберігання цінностей має велику роль для тих клієнтів, які мають при собі які-небудь коштовності.

До перешкод впровадження інноваційних технологій слід віднести вартість самої інноваційної розробки, необхідність адаптації до неї самого підприємства, орієнтація українських управлінців на отриманні доходу з поточної діяльності підприємства, а не на перспективний розвиток [3].

Виходячи з усього вищенаведеного, слід зробити висновок, що на даний час у зв'язку з розвитком НТП існує нескінченна кількість новітніх технологій, які можуть виступати як спосіб залучення нових клієнтів, а також сприяти підвищенню його конкурентоспроможності, якості надаваних послуг. Це позитивно впливає на імідж підприємств готельного бізнесу, і, відповідно, гарантує отримання високого прибутку підприємством.

Література

1. Стратегия и управление.ru «Инновации в гостиничном сервисе».: [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.strategplann.ru/estatiw/innovatsii-v-gostinichnom-servise.html>
2. Науковий вісник Національного лісотехнічного університету. -2012. — Вип. 22.1. — С.214-221.: [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/grabovenska.htm.
3. Инновации в гостиничном бизнесе.: [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.hotelline.ru/technology_article.php?news_cid=540&news_id;
4. Инновации в гостиничном бизнесе.: [Електронний ресурс] — Режим доступу: [http://is.park.ru/doc.jsp?urn=8230836;](http://is.park.ru/doc.jsp?urn=8230836)
5. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — від 03.10.2003, — 2003. — № 40-44. — ст. 356.

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Хаймінова Ю. В.,

*к.е.н., доцент, доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЧИННИКИ ПІСЛЯКРИЗОВОГО ВІДНОВЛЕННЯ ФРАХТОВОГО РИНКУ

Післякризове відновлення світової економіки відбувається повільними темпами, що відображається на ринку морських перевезень. За оцінками експертів Clarkson Plc кон'юнктура на світовому ринку морських перевезень у 2012 р. була найгіршою за останні 26 років [3]. Пропозиція світового тоннажу значно перевищувала попит. Це позначалося на ставках фрахту та прибутках судновласників. Для оцінки перспектив розвитку фрахтового ринку необхідно розглянути чинники, які позитивно впливають на співвідношення попиту та пропозиції, та чинники, які мають дестабілізуючий вплив на фрахтовий ринок. Серед чинників, які негативно впливають на баланс попиту та пропозиції слід виділити наступні [2].

По-перше, основним чинником, дестабілізуючим ринок є великий обсяг поставок нового тоннажу, замовленого на суднобудівних верфях світу в період фрахтового буму.

По-друге, надлишок суднобудівних потужностей (особливо балкерного тоннажу). Сукупні темпи річного зростання були досить значними за останні 12 років — у середньому вони становили 8,4 % на рік. Сьогодні судноверфі знижують ціни, щоб отримати нові замовлення. Успіх в реалізації такої політики призведе до появи нових «надлишків» тоннажу та погіршить ринкову ситуацію.

По-третє, поява нових екологічних балкерних суден. Чистий приведений дохід, пов'язаний з економією палива порівняно з суднами, побудованими п'ять років тому, може скласти для суден класу «Хендісайз» 2-3 млн. дол. США, «Супрамакс» — 4-7 млн. дол. США, «Панамакс» — 6-8 млн. дол. США і «Кейпсайз» — 8-13 млн. дол. США. Подібні судна розглядаються

як привабливі інвестиції для судновласників. Це опосередковано негативно впливає на ситуацію з фрахтовими ставками.

До стабілізуючих фрахтовий ринок відносяться такі чинники [2]:

1. Вимоги щодо вмісту сірки в паливі для суден (за прийнятими з 1 січня 2012 р. правилами — не більше 3,5 %). Судна, контракти на споруду яких були укладені після 2012 р., повинні мати на борту сертифіковану установку з очищення баластових вод. На інших суднах така система в обов'язковому порядку повинна бути встановлена до 2016 р. або в процесі найближчих ремонтних робіт. З 1 січня 2013 р. на всіх нових суднах тоннажем понад 400 реєстрових тонн неодмінно повинен бути реалізований План менеджменту енергоефективності (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) з метою контролю емісії CO₂. Ці вимоги призводять до збільшення експлуатаційних витрат старих суден. Крім того, зростання витрат на бункерне паливо, мастильні матеріали, технічне обслуговування та ремонтно-профілактичні роботи, страхування ризиків піратства примушують судновласників контролювати витрати та шукати шляхи їх зниження. В числі заходів щодо зниження витрат можна назвати експлуатацію суден у режимі знижених швидкостей, облік бункерних надбавок, хеджування і вибір найбільш економічних маршрутів [4].

2. Ускладнення з отриманням банківських кредитів під будівництво нового тоннажу. Якщо подібна тенденція збережеться, у середньостроковій перспективі можна чекати істотного скорочення надлишкової пропозиції.

3. Низькі фрахтові ставки і висока вартість бункерування роблять не вигідним експлуатацію старого тоннажу. Це призводить до постійного зниження віку суден, що продаються на металобрухт.

4. Тимчасова постановка на якір суден також дозволяють абсорбувати надлишковий тоннаж та певною мірою стабілізують фрахтовий ринок.

5. Зростання цін на сталь та вартості робочої сили у Китаї. Китай є провідною суднобудівною країною в світі. Стрімке зростання вартості виробництва в країні, особливо витрат на оплату праці, яка збільшилася приблизно в 4,5 рази за останні 10 років стримує укладення нових контрактів з китайськими судноверфями.

Аналітики DNB Markets вважають, що попит на тонномільну продукцію флоту в 2013-2015 рр. буде перебувати на рівні 11 % в порівнянні з 9 % — в 2004-2007 рр. За прогнозами DNB

Markets, коефіцієнт завантаження суден в 2013 р. зросте до 84 %, а в 2014 р. — до 87 % порівняно з 83 % — в 2012 р. Аналітики Drewry Shipping Consultants вважають, що стабілізація ринку суднового тоннажу відбудеться не раніше початку 2015 р. Аналітики HSH Nordbank, Arctic Security також прогнозують відновлення фрахтового ринку протягом 2014-2015 рр, але відзначають, що цей процес буде відбуватися повільно [1, 2]. Експерти Clarkson прогнозують, що пік фрахтового ринку можна очікувати в 2017 р., відповідно різке падіння — у 2022-2023 рр. [1].

Таким чином, основним дестабілізуючим чинником є перевищення пропозиція суднового тоннажу над попитом та збереження цього дисбалансу кілька наступних років. В свою чергу прийняття низки регулюючих законів, труднощі з отриманням кредитів на будівництво суден, зниження віку суден, які продаються на металобрухт, висока вартість бункерування, що змушує судновласників економити на паливі, знижуючи швидкість суднового ходу, поставка суден на прикол допомагає абсорбувати надлишки суднового тоннажу балансуючи попит та пропозицію. Пожвавлення фрахтового ринку очікується протягом послідуєчих двох років.

Література

1. Войниченко В. В. Пережить год с минимальными потерями / В. В. Войниченко // Порты Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.portsukraine.com>.
2. Еще пару лет дисбаланс...[Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3255>.
- 3.[Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=43797>.
4. Review of Maritime Transport 2012. — UNCTAD, 2012. — 196 p.

Котлубай В. О.,

*к.е.н., доцент, доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ

Аналіз статистичних даних за 2000-2012 рр. стосовно кількості туристів, які прибули/виїхали в/з України, показав, що починаючи з 2003 р. спостерігається практично постійна тенденція до зменшення кількості іноземних туристів, що відвідали Україну.

Також спостерігається нестійка тенденція стосовно внутрішніх туристичних потоків: невелике зростання з 2000 р. до 2003 р., падіння до 2005 р. різке зростання до 2008 р. з 2008 р. знов різке падіння [1].

Зовсім інша тенденція спостерігається щодо туристів, які є громадянами України, що виїжджали за кордон, — практично стійка тенденція збільшення (крім 2007 р.) з 2000 р. по 2012 р.

Така ситуація говорить про те, що в Україні майже відсутній конкурентоспроможний на світовому ринку туристичний продукт, що здатний максимально задовольнити туристичні потреби населення України та інших держав, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів.

Як свідчить світовий досвід, туризм є високорентабельною галуззю економіки, що стимулює розвиток інфраструктури країни, сфери послуг і зовнішньоекономічної діяльності, дає можливість залучати іноземну валюту за рахунок ефективного використання природного, історико-культурного потенціалу.

Наша країна має великий потенціал рекреаційних ресурсів та необхідні передумови для розвитку туристичної індустрії: природні умови, історико-культурні, матеріальні та трудові ресурси. Країни, що володіють аналогічними природними умовами, своєчасно зорієнтуватися у тенденціях запитів туристів, що відпочивають на (під, або в) воді та інвестували відповідні фінансові кошти в цю сферу бізнесу, сьогодні отримують величезні доходи як в цій сфері, так і в супутніх — готельній, торговій, будівельній, транспортній тощо.

На початку XXI ст. регіон Чорного моря набуває стратегічного значення, що обумовлено розширенням НАТО та Європейського Союзу, посиленням російського, турецького та китайського чинників, упровадженням європейської політики сусідства для більшості чорноморських країн та приєднання до ЄС Румунії та Болгарії, розвитком торговельних відносин між країнами, які розміщені на євразійських наземних транспортних маршрутах. Це стало підґрунтям для створення концепції Великого Чорноморського регіону (the Wider Black Sea region) [2].

У XXI ст. територіальна структура міжнародного туризму буде продовжувати змінюватися при збереженні колишніх тенденцій розвитку. За прогнозами СOT на 2020 р., Європа утримає домінуючі, хоча вельми ослаблені, позиції на ринку туризму.

Азіатсько-Тихоокеанський регіон вийде на друге місце. Америка, спустившись на ступінь нижче, буде замикати трійку лідерів [2].

Так за даними World Tourism Organization (ЮНВТО), станом на кінець 2012 р. доходи від міжнародного туризму склали 30 % доходів світового ринку послуг. Згідно з останніми даними ЮНВТО, у 2012 р. число міжнародних туристських прибуттів зросло більш ніж на 4 % і склало 1035 млрд. од. Найбільш успішних результатів домоглися Азіатсько-Тихоокеанські ринки. Очікується, що в 2013 р. темпи зростання туризму збережуться, хоча будуть дещо нижче рівня 2012 р., що відповідає довгостроковим прогнозом ЮНВТО [3].

В даний час туристичною діяльністю в Україні займається близько 2 тисяч компаній. До послуг туристів — більше 3 тисяч лікувально-оздоровчих закладів, майже 2 тисячі готелів, мотелів і кемпінгів різних форм власності. Основними цілями відвідування України іноземними туристами є дозвілля і відпочинок (48,9 %), службові та ділові поїздки, бізнес-тури (35,7 %), спортивно-оздоровчий туризм (4,5 %), лікування (2,0 %), спеціалізований туризм (0,3 %), інші (8,6 %). Найбільша кількість туристів прибуває з Росії, Білорусії, Німеччини, Сполучених Штатів Америки, Угорщини, Польщі, Ізраїлю, Італії, Франції, Канади.

Важливу роль у міжнародному туризмі відіграє морський туризм. Поряд із традиційними круїзними лайнерами пасажиромісткістю до 1000 чоловік і багатоцільовими автомобільно-пасажирськими поромами, стають популярними порівняно невеликі, але досить комфортабельні судна і яхти для прогулянок й відпочинку.

На жаль, Чорне море виглядає для любителів морських подорожей не таким привабливим, як Середземне. Причиною недостатньої популярності чорноморських круїзів є слабе знайомство основних круїзних операторів з особливостями регіону, його історичними та культурними пам'ятками — всім тим, що складає основну «приманку» для туристів.

Таким чином, транспортна система України має значні потенційні можливості для розвитку морського туризму та обслуговування прибережних морських пасажирських перевезень, однак за якісними показниками вона не відповідає міжнародним стандартам. Тому необхідно здійснити ряд організаційних заходів, спрямо-

ваних на підвищення ефективності функціонування транспортної системи України у контексті європейських інтеграційних процесів.

Крім того, важливу роль відіграватиме реалізація галузевих програм, що стосуються проблем та перспектив розвитку туристичної індустрії України та у тому числі морського туризму.

Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів.

Література

1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/eprom/2008_43/st_43_15.pdf/.
3. Динаміка міжнародного туризму в світі у 2012 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://conf-cv.at.ua/forum/108-1112-1>.

Романенко К. М.,

*к.е.н., доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ: ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

Розбудова транспортно-логістичних центрів в Україні на сьогодні є одним з головних напрямків підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованих транспортувань. Адаптація європейського досвіду вимагає першочергового створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні.

Розглядаючи світовий досвід створення і функціонування логістичних центрів, особливої уваги закордонний досвід створення логістичних центрів в Європі, Китаї та Росії.

У Німеччині в 1993 р. було створено товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів — Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, за допомогою якого потім був реалізований план побудови 39 логістичних центрів. Центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній [1].

Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями — учасниками проекту: інвесторами та інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; асоціаціями та спілками. При чому, державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [2, с. 219].

В Італії створено регіональну логістичну платформу в області Фріулі-Венеція-Джулія, яка є системою взаємодії всіх регіональних мультимодальних транспортних вузлів, представлених транспортними структурами, в результаті взаємодії яких функціонує єдиний взаємопов'язаний і взаємодоповнюючий регіональний транспортний комплекс, який сприяє зростанню як вантажопотоків, так і пасажиропотоків.

В Китаї логістичні центри містять являють собою вільну економічну зону, в якій частково проводяться науково-дослідницькі розробки. Зокрема, в китайській провінції Тайвань логістичний центр поділений на три зони. В індустріальній зоні розміщене виробництво текстильної, хімічної та іншої промисловості. В науковій індустріальній зоні проходить дослідження й розвиток, підтримка виробництва й навчання за високотехнологічними напрямками. А в спеціальній зоні проводяться такі операції над вантажами, як складування, транспортування та торгівля.

В Японії логістичний центр (логістичний хаб) так, як і в Китаї створений за принципом вільної економічної зони. Тут проходить складування, класифікація, контроль, тестування, переробка, збір, запаковування та виставка імпортованих товарів [3, с. 74].

У Росії також велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів. Причому, на даному етапі свого розвитку, російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Тривають процеси злиття великих західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, що володіють

мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних транспортно-логістичних центрів на базі державно-приватного партнерства [2, с. 219-220].

Що стосується України, то спеціалістами була розроблена Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів, в якій говориться про плани будівництва близько 50 логістичних центрів в Україні. Слід зазначити, що Україна знаходиться у вигідному геополітичному положенні, яке визначає її особливу роль у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків. Країни Євросоюзу усвідомлюють необхідність та потенційну користь від участі українських партнерів у багатосторонній співпраці у вказаній галузі.

Згідно комплексного аналізу, проведеного фахівцями Національної академії наук України щодо пріоритетності розвитку транспортно-логістичних центрів очевидним лідером є Київський регіон, а також Одеська область та АР Крим. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний транспортно-логістичний центр на базі Одеського та Кілійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса: тут сходяться три міжнародні магістралі — МТК № 9, МТК «Балтика — Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС). У той же час свої переваги можуть мати Дніпропетровська і Донецька області як високорозвинені регіони України [4].

Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів — логістичних центрів. Це дозволить вийти на новий рівень забезпечення доступності, надійності і функціональності логістики для споживачів. Сьогодні, в Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залучення України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

Література

1. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.elc.ua.com.

2. Полякова О. М., Соломніков І. В. Передумови форсування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова, І. В. Соломніков // Вісник економіки і промисловості. — № 34. — 2011. — С. 217 — 222.

3. Ширяєва Л. В., Козеренко І. А. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азійської моделей / Л. В. Ширяєва, І. А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. — № 4 (146). — 2011. — С. 74 — 81.

4. Дашенко Н. М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.nbuv.gov.ua.

Мельник Н. О.,

*к.е.н., ст. викладач кафедри «Економіка і менеджмент»,
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана
Петра Конашевича-Сагайдачного*

АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Сучасний розвиток України — це, насамперед, величезна в стабільності та зростанні багатьох показників система, яка повинна забезпечувати своєчасне формування та оновлення виробничих ресурсів. Що в свою чергу вимагає від держави формування ефективної інвестиційної та інноваційної політики для вітчизняних підприємств.

В умовах ринкової економіки функціонування і розвиток підприємств водного транспорту багато в чому зумовлені ефективністю їх інноваційного та інвестиційного розвитку. Тим часом статистичні дані останніх років підтверджують той факт, що для підприємств водного транспорту України характерна серйозна криза в інноваційній та інвестиційній сфері. Це обумовлено низьким рівнем інноваційної активності її суб'єктів та проблемами в забезпеченні інвестиційними ресурсами, що пояснюється відсутністю економічних механізмів і важелів для запровадження інновацій та інвестицій. Як результат, лише 10 % суднобудівних підприємств України використовують провідні промислові технології [1].

У розвинутих країнах інноваційна діяльність є одним з найважливіших засобів збагачення країни. Кількість інноваційно-активних промислових підприємств у цих країнах досягає 70 —

80 %, в Україні цей показник постійно зменшується від 26 % у 1994 р. до 13,1 % у 2012 р. [2].

Варто зазначити, що починаючи з 1991 р. в Україні жодного бюджетного року не була виконана визначена ст. 34 Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність», норма щодо забезпечення державою бюджетного фінансування наукової та науково-технічної діяльності обсягом не менше 1,7 % валового внутрішнього продукту (ВВП) України. Типова щорічна цифра видатків на науку складала 0,3—0,4 % ВВП. У той же час фінансування науково-технічних робіт державою становить в Японії 2,98 %, США — 2,69 %, Німеччині — 2,52 %, Франції — 2,13 %, Великобританії — 1,84 % ВВП країни. У 2012 р. загальний обсяг прямих іноземних інвестицій, внесених в Україну, з урахуванням його переоцінки, утрат, курсової різниці, склав 49,4 млрд. дол. США. На підприємствах промисловості зосереджено 30,9 % загального обсягу прямих інвестицій в Україну, у фінансових установах — 33,1 % [2].

До десятки основних країн-інвесторів, на які припадає майже 83 % загального обсягу прямих інвестицій, входять Кіпр, Німеччина, Нідерланди, Російська Федерація, Австрія, Велика Британія, Франція, Швеція, Віргінські Острови, Сполучені Штати Америки.

Проблеми залучення інвестиційних ресурсів у будь-яку галузь уміщують у собі цілу низку факторів, що впливають на сам процес інвестування. Одним з найважливіших факторів у цьому процесі виступає ефективність нормативно-правового регулювання. Тому специфіка теперішньої ситуації в країні полягає в тому, що необхідні зміни потрібно провести в якомога коротші терміни, оскільки Україна повинна забезпечити сприятливий інвестиційний клімат для бізнесу [3].

У відповідності до даних державної служби статистики України, за останні 11 років підприємствами транспорту та зв'язку було освоєно інвестицій у основний капітал у розмірі 234 млрд. грн., а відповідно у 2011 р. 39,4 млрд. грн. Це найбільший показник інвестицій у транспортний сектор з часів світової економічної кризи. У 2012 р. обсяг капітальних інвестицій складав 32,5 млрд. грн. Загальна кількість інвестицій у транспортну галузь за останні 3 роки скоротилась на 17 %, в порівнянні з 2009 р., і склала лише 24581,7 млн. грн. На діяльність водного транспорту з цієї суми припадає лише 0,42 % (104,1 млн. грн.). Це менше на 600 тис. грн.

ніж інвестиції у водний транспорт у 2001 р. Хоча в порівнянні з 2009 р., обсяг інвестицій до цієї галузі збільшився на 63 % (у 2009 р. — 63,51 млн. грн.).

Всього в транспортну галузь України вкладено понад 3,2 млрд. дол. США, що на 27 % більше інвестицій за попередній рік. Найбільшу суму інвестицій було вкладено у перевалку вантажів — 1,35 млрд. дол. США, (на 37 % більше ніж у 2010 р.). Інвестиції в перевізні потужності водного транспорту впали на 10,5 % — до 5,7 млн. дол. США. Стосовно інвестування у розвиток портів та їх інфраструктури, то за останні 5 років, через конфлікти керівництва портів зі стівідорами Україна не доотримала 2,1 млрд. дол. США, що призвело до значного зносу основних фондів — на рівні 74 %. На сьогоднішній момент середній вік портальних кранів складає 24 роки [4].

У 2011 р. обсяг капітальних інвестицій, вкладених в ринок водних перевезень України, збільшився на 32 % у порівнянні з аналогічним періодом 2010 р., перевищивши 1,35 млрд. дол. США. Експерти Світового банку вважають, що транспортна система України вимагає \$5 млрд. інвестицій протягом наступних 10 років [5].

Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України позитивно вплине на транспортну забезпеченість країни, задоволення потреб економіки та виробництва у перевезеннях, стимулюватиме економічне зростання країни, залучить до цієї галузі більше кваліфікованих кадрів, призведе до її автоматизації та впровадження інноваційних процесів та технологій, а також підніме її конкурентоздатність на міжнародних ринках.

Література

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины до 2020 года // Транспорт. — 2001. — № 29. — С. 27-32.
2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
3. Журнал Автошляховик України. Вісник центрального наукового центру транспортної академії України. — 2010. — № 13.
4. Еженедельный информационно-аналитический журнал «Транспорт». — № 48-49 (684-685). — 7 декабря 2011 г.
5. Електронний журнал «Фінанси ЮА». [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~1/0/all/2012/02/17/269821>.

Белоус Е. В.,
*к.э.н., доцент, доцент кафедры менеджмента и маркетинга
на морском транспорте,
Одесский национальный морской университет*

ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕС-СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

В транспортной отрасли Украины существует устойчивая тенденция недостаточности финансирования, которое необходимо для ее развития. При этом спрос на транспортные услуги постоянно опережает предложение. Проблему развития транспортной отрасли в Украине на современном этапе можно разделить на два существенных вопроса: 1. Где взять денежные средства для развития транспортной отрасли? 2. И как эффективно использовать полученные денежные средства?

Решение этих вопросов лежит в плоскости эффективного взаимодействия бизнес-структур с государством. Проанализировав опыт зарубежных стран, можно выделить следующие модели влияния государства на развитие транспортной отрасли:

1. Модель, основанная на использовании методов косвенного управления отраслью. Характеризуется минимальным вмешательством государства в деятельность транспортных компаний, используя меры налоговой и кредитной политики. Такая модель влияния государства на развитие транспортной отрасли наблюдается в США и Канаде.

2. Модель прямого государственного управления при финансировании отрасли в полном объеме. Такая модель используется Россией, Украиной, Китаем, Индией и т.д.

3. Модель, основанная на сочетании методов прямого и косвенного государственного управления отраслью. Характеризуется использованием методов кредитного и налогового стимулирования организаций транспортной отрасли. Примером использования данной модели являются страны Западной Европы.

Украинская модель развития транспортной отрасли на этапе ее становления и развития характеризуется доминированием роли государства. Масштабные социально-экономические реформы в стране, реализация национальных проектов в рамках Государственной программы активизации развития экономики на 2013—2014 гг. требует значительных капиталовложений. Возни-

кает необходимость реструктуризации отрасли при помощи разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления транспортной отраслью и создание объективных предпосылок для привлечения частного капитала в отрасль.

Примеры успешного взаимодействия государства с бизнес-структурами имеют место не только в отраслях инфраструктуры, но и в стратегически важных сферах, которые ранее находились исключительно в государственной монополии (космические, военные проекты). Одним из механизмов реализации такого взаимодействия является объединение активов государства и частных бизнес-структур в рамках государственно-частного партнерства. Использование государственно-частного партнерства позволяет повысить эффективность реализации национальных проектов и использовать находящийся в распоряжении общества потенциал. При этом государство остается собственником объектов, привлекающая к решению проблем реструктуризации и обновления транспортной отрасли частный капитал.

Государственно-частное партнерство представляет собой альтернативу приватизации жизненно важных, имеющих стратегическое значение объектов государственной собственности, какими являются объекты транспортной отрасли. Развивая государственно-частное партнерство, как эффективный механизм взаимодействия государства с бизнесом в условиях транспортной отрасли, государство, с одной стороны, сохраняет контроль над теми предприятиями, которые имеют ключевое значение для обеспечения стабильного функционирования транспортной экономики, а с другой — привлекает в их развитие частный капитал, интересы которого должны быть учтены и защищены на законодательном уровне.

Мировые тенденции развития транспортной отрасли свидетельствуют о том, что государство оставляет за собой решение большинства вопросов, связанных с развитием транспортной отрасли и привлекает капитал бизнес-структур в различных формах: от заключения договоров на управление действующими объектами транспортной отрасли до передачи в эксплуатацию новых объектов транспортной инфраструктуры. Опыт зарубежных стран показывает экономию государственных средств на 10-20 % при передаче объектов транспортной инфраструктуры в концессию частным бизнес-структурам.

Эффективное взаимодействие государства и бизнес-структур в транспортной отрасли имеет следующие характеристики:

1) модель взаимодействия государства и бизнес-структур предполагает объединение усилий и ресурсов как государства, так и частного капитала;

2) в результате взаимодействия между ее участниками происходит распределение рисков;

3) предметом взаимодействия государства с бизнес-структурами является развитие, использование и управление государственной собственностью.

4) взаимодействие государства и бизнес-структур необходимо в первую очередь для реализации наиболее значимых для отрасли проектов;

5) взаимодействие государства и бизнес-структур должно осуществляться на долгосрочной основе.

Участие частного капитала в реализации проектов развития транспортной отрасли требует закрепления партнерства как одного вида взаимодействия государства и бизнеса. Это приводит к необходимости существенных изменений внутри системы отношений «государство — бизнес». Такие изменения предполагают расширение участия частного капитала в выполнении экономических, управленческих, организационных функций в процессе развития транспортной отрасли. При этом важно обеспечить роль государства не только как основного регулятора сферы функционирования бизнеса, но и как представителя и защитника интересов общества.

Широков М. А.,

аспірант,

Одеський національний морський університет

РОЗВИТОК СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Портове виробництво в сучасних умовах буде конкурентоспроможним лише за умови оптимізації витрат, що може бути досягнуто за наявності ефективної системи стратегічного управління витратами підприємства портової діяльності. Процес оптимізації витрат портового виробництва має бути безперервним. Слід ретельно враховувати ефект операційного важеля. В сфері портової діяльності також працює правило, що зниження витрат на великий відсоток дає такий самий ефект, як і збільшення обсягу

виробництва на більш суттєвий відсоток. У конкретних умовах складаються різні ситуації, але істотніший вплив зниження витрат є загальним правилом. Тим більше, що в сучасних умовах збільшувати обсяги портового виробництва стає все складніше внаслідок високої інтенсивності конкурентної боротьби на сучасних ринках портових робіт та послуг. З іншого боку в сучасних умовах постійного підвищення цін на ринках ресурсів виробництва знижувати витрати стає все складніше.

В сучасних умовах особливу увагу слід приділяти бюджетному управлінню витратами за видами портової діяльності.

Під час формування бюджету витрат портового підприємства слід передбачити такі моменти задля забезпечення ефективного управління витратами:

- формування бюджетів має відбуватися в різних аналітичних зрізах з багаторівневою аналітичною деталізацією бюджетних позицій;
- використання документарного принципу розрахунку планових показників (на основі прогнозів, замовлень), формування бюджетів на майбутні періоди на підставі даних за минулі періоди;
- обов'язкове врахування змін нормативної бази і методичних підходів до формування бюджетів;
- розробка кількох версій бюджету;
- створення ієрархічної структури взаємозв'язаних бюджетів витрат структурних підрозділів (видів діяльності);
- розподіл агрегованих показників за аналітичними ознаками і періодами;
- формування та врахування історії кожного планового і фактичного показника;
- контроль над дотриманням бюджетів.

Вибір методів формування бюджетів, зокрема бюджету доходів та витрат, обумовлюється особливостями функціонування підприємства портової діяльності. Основними, на наш погляд, є стадія життєвого циклу та масштаби діяльності, особливості організаційної структури управління підприємством, динамічність розвитку елементів зовнішнього середовища функціонування підприємства (передусім, елементів правового середовища), рівень розвитку бюджетної системи на підприємстві, кваліфікація фахівців, задіяних у процесі бюджетування, рівень розвитку інформаційних ресурсів підприємства тощо.

В теоретичному плані розроблено різні методи бюджетування. В умовах бюджетування доходів та витрат підприємств портової діяльності доцільно використовувати такі методи.

Метод синхронного бюджетування полягає в одночасному розробленні та координації бюджетів на різних рівнях функціонування портового підприємства. За умови подальшого розвитку процесів диверсифікації портової діяльності доцільним є використання методу послідовного бюджетування, коли планування починається із складання бюджету елементу системи, який є найбільш проблемним або визначальним щодо формування результатів роботи підприємства.

В сучасних умовах формувати жорсткий бюджет доходів та витрат портових підприємств вважаємо недоцільним. Гнучкий бюджет передбачає врахування змін у діяльності підприємства. Метод безперервного бюджетування дає змогу за результатами виконання бюджетів за певний період коректувати бюджети залишкового бюджетного періоду та розробляти бюджети на мінімальний бюджетний період.

Метод централізованого бюджетування має направленість «згори вниз», методу децентралізованого — «знизу вгору». Доцільним є використання в сфері портової діяльності комбінованого методу, що поєднує у собі два попередні.

Метод бюджетування від досягнутого базується на бюджетних показниках попереднього періоду функціонування портового підприємства.

Методами бюджетування від досягнутого є методи нарощування, пріоритетний, факторний, коефіцієнтний або індексний. Вважаємо ефективним використання комбінації пріоритетного та факторного методів, що дає можливість враховувати пріоритетні чинники внутрішнього та зовнішнього середовища.

В сучасній портовій діяльності доцільно використовувати метод бюджетування за центрами відповідальності, що передбачає формування конкретних центрів відповідальності (витрат, прибутку) і складання бюджетів тільки з урахуванням витрат, які цими центрами безпосередньо контролюються та регулюються.

В умовах суттєвих перетворень в сфері портової діяльності метод бюджетування за видами діяльності дозволяє виокремити високорентабельні та нерентабельні види діяльності підприємства та приймати управлінські рішення щодо доцільності розвитку окремих видів діяльності або потреби у реструктуризації.

Для реалізації інвестиційних проектів корисними є проектно-та програмно-цільовий методи, що дозволяють формувати бюджети за окремими проектами. Показники окремих бюджетів по проектах об'єднуються у зведених бюджетах.

Матричний метод дозволяє узгоджувати бюджети за центрами відповідальності, видами діяльності, окремими проектами.

Важливою умовою використання названих методів бюджетування підприємством портової діяльності є розробка та постійний розвиток структурованої системи рахунків в робочому плані рахунків у відповідності до організаційної структури підприємства. Для ефективного використання бюджетного підходу необхідно суттєво удосконалити систему управління підприємством портової діяльності.

Наконечний Ю. В.,

аспірант,

Одеський національний морський університет

ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ МОТИВАЦІЙНОГО ПОЛЯ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Для досягнення стратегічної мети портового підприємства необхідно реалізувати комплекс заходів. Результати стратегічного розвитку обумовлюються діями окремих робітників та колективом портового підприємства в цілому. Задля забезпечення інноваційного розвитку портового підприємства персоналу обов'язково мають бути притаманні такі характеристики: володіння навичками концептуального мислення, готовність до змін, висока працездатність і адекватне розуміння перспектив розвитку, готовність концентруватися в короткі терміни заради досягнення цілей, готовність до роботи з нечіткими межами і розмиванням функцій, вміння орієнтуватися в системі шляхів розв'язання проблем. Для формування таких характеристик персонал слід відповідним чином мотивувати.

Трудовий потенціал є ресурсною категорією, що включає джерела, засоби, ресурси праці для виконання певних завдань задля досягнення мети діяльності портового підприємства. Основним показником трудового потенціалу людини є максимально можливий результат його роботи. В процесі дослідження трудових ресурсів портового підприємства слід звертати увагу на питання

мотивації праці, що, з одного боку, обумовлює, з іншого боку, визначає ступінь участі трудового ресурсу в процесі господарської діяльності підприємства.

Кожне портове підприємство має сформувати та постійно розвивати мотиваційне поле. Мотивація являє собою довгостроковий вплив на працівника з метою формування відповідної мотиваційної основи і розвитку на цій основі трудового потенціалу підприємств портової діяльності.

Мотиваційне поле повинне формуватися та розвиватися з врахуванням необхідності реалізації стратегічних цілей портового підприємства.

Результати діяльності портового підприємства значною мірою визначаються економічними інтересами складових внутрішнього та зовнішнього середовища.

Стимулювання є орієнтацією на фактичну структуру цінностей та інтересів працівника, більш повну реалізацію наявного трудового потенціалу портового підприємства. Тому в процесі створення мотиваційного поля слід враховувати передусім економічні інтереси, що формуються у межах внутрішнього середовища.

Так власник (власники) підприємства портової діяльності у якості економічних інтересів розглядає отримання максимального прибутку за рахунок збільшення обсягу портового виробництва та (або) зниження витрат виробництва, підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства, покращення ринкової позиції, переливання капіталу в інші об'єкти власності для отримання більшого доходу тощо.

У разі, коли управлінські функції виконує не власник, а найманий кваліфікований менеджер, слід враховувати його економічні інтереси. Такими інтересами є максимізація доходу в певний момент, що залежить від рівня конкурентоспроможності портового підприємства, формування позитивної ділової репутації, підвищення значущості для підприємства, підвищення рівня кваліфікації тощо.

Для трудових ресурсів портового підприємства економічними інтересами є максимізація поточних доходів, задоволення фізичних, духовних, соціальних та культурних потреб, кар'єрне зростання, підвищення кваліфікації, сприятливі та безпечні умови праці, отримання соціальних пільг тощо.

Рішення про підвищення рівня заробітної плати, виплату заохочень, кар'єрне зростання, засоби морального заохочення є клю-

човими питаннями, які вирішують у межах мотиваційного поля. Заохочення стимулюють працівника робити самому все можливе для досягнення стратегічних завдань.

З іншого боку задля ефективного використання заохочень необхідною є адекватна система оцінки діяльності працівників портового підприємства. Таку систему можна формувати на різних засадах. Дієвим підґрунтям формування та реалізації стратегії розвитку підприємств портової діяльності в сучасних умовах є збалансована система показників.

Таким чином, в процесі розвитку трудового потенціалу портових підприємств головним завданням є забезпечення відповідності його кваліфікації сучасним умовам функціонування організації. Важливими є визначення основ різноманітних підходів та розробка механізму їхньої адаптації до умов функціонування конкретних підприємств портової діяльності. Багато проблем існує в сфері теоретичного забезпечення практичної реалізації мотиваційних систем портових підприємств. Специфіка діяльності портових підприємств має враховуватися в процесі обґрунтування системи засад адаптації механізму розвитку їх персоналу до сучасних умов. Сучасна модель інноваційного розвитку підприємства портової діяльності має бути орієнтована на висококваліфіковану та ініціативну робочу силу, інтегровану в систему виробництва. Крім того, повинна передбачатися та забезпечуватися безперервність процесу збагачення знань і підвищення кваліфікації. Без врахування принципу гнучкості організації праці не можна досягти відповідного рівня продуктивності праці.

Пустовіт О. Г.,

*асистент кафедри «Економіка підприємства і підприємництво
на морському транспорті»,
Одеський національний морський університет*

ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ЕТАПУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

На сучасному етапі розвитку України особливого значення набуває фактор утвердження її як дієздатної морської держави. Це зумовлене низкою тенденцій як глобального, так і внутрішнього характеру [1].

Системна криза економіки обумовлює необхідність посилення уваги до процесів регулювання, стимулювання та розвитку інфраструктурних галузей економіки, однією з яких є транспортна галузь.

Підприємства портової діяльності мають велике значення для розвитку економічної системи та забезпечення експортних потреб України. Для відповідності потребам країни морські порти повинні надавати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру і якісні послуги в коротко-, середньо- і довгостроковій перспективах. Потреба в довгостроковому плануванні особливо гостро відчувається у сфері розвитку портової інфраструктури — життєвий цикл проектів у морських портах охоплює десятиліття, що обумовлює необхідність довгострокового прогнозування попиту на портову інфраструктуру, її впливу на економіку та екологію. Портове господарство країни є найважливішою складовою внутрішньої транспортної інфраструктури і внутрішнього ринку взагалі, розвиток яких повинен активно сприяти підвищенню ефективності суспільного виробництва в Україні.

Світова практика свідчить, що функціонування і розвиток портового господарства країни передбачає активну участь держави як регулюючого органу і суб'єкта ринкових відносин. При цьому враховуються не тільки особливості самого морського транспортного бізнесу, але і політичні, економічні, соціальні умови. Вся сукупність даних факторів і визначає специфіку системи регулювання портового господарства в тій чи іншій країні.

Портові підприємства протягом свого існування відчують постійний вплив внутрішніх і зовнішніх факторів. Зовнішні фактори, якими є законодавство країни, політика держави, конкурентне середовище та інші, є в сучасних умовах досить активними і динамічними. Навколишнє середовище вимагає певної поведінки на ринку, використання адекватних методів і способів, коштів для досягнення позитивного результату.

Портові підприємства як господарюючі структури в ринковій економіці змушені діяти в жорстких конкурентних умовах. Тому внутрішня структура, структура управління, фінансові потоки, форма власності будь-якого підприємства повинні відповідати вимогам сформованої економічної та законодавчої ситуації. Існує необхідність постійної оптимізації різних елементів господарюю-

чою структури, тобто по суті реструктуризації. Основною формою перетворень є процес реструктуризації як механізм комплексного розвитку підприємства.

Реструктуризації періодично підлягають всі підприємства, незалежно від організаційно-правової форми, форми власності та видів діяльності, рентабельності, в тому числі прибуткові. Реструктуризація в серії портової діяльності є актуальною на сучасному етапі розвитку економіки України.

Сучасний процес реструктуризації підприємств портової діяльності має бути процесом ефективної інтеграції методів і підходів в сферах організації виробництва, фінансового менеджменту, антикризового управління, організаційного проектування, управління персоналом, стратегічного менеджменту, інноваційного менеджменту, управління проектами, бізнес–інжинірингу, управління змінами тощо. Таке поєднання методів необхідне для забезпечення ефективного переходу на новий етап розвитку портової діяльності.

В зарубіжних бізнес-структурах, зокрема в сфері портової діяльності, що працюють у відносно стабільних ринкових умовах, процес реструктуризації носить частіше еволюційний характер і проходить менш болісно. В якості основної проблеми реструктуризації портових підприємств України слід відзначити суттєве зниження стійкості в процесі радикальних перетворень. Тому необхідно розробити механізм управління реструктуризацією портової діяльності, який забезпечить збереження стійкості в процесі стратегічного розвитку підприємств.

Література

1. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави / Аналітична записка. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>
2. Мазур И. И., Шапиро В. Д. Реструктуризация предприятий и компаний: Учебное пособие для вузов / И. И. Мазур, В. Д. Шапиро. Под общей редакцией И. И. Мазура. — М.: Экономика, 2001. — 456 с.
3. Белых Л. П., Федотова М. А. Реструктуризация предприятия / Л.П. Белых, М. А. Федотова — М.: ЮНИТИ, 2001. — 336 с.

Емельянова Е. С.,
*преподаватель кафедры экономики и международных
экономических отношений,
Международный гуманитарный университет*

ПРОБЛЕМЫ КРЕДИТОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

Развитие мирового рынка круизных услуг характеризуется относительно устойчивым ростом спроса со стороны пассажиров. Ожидается, что к 2017 г. общее количество круизных пассажиров достигнет 24 млн. человек. Более того, в основных сегментах мирового круизного рынка спрос является полностью сформированным и практически не меняется при изменении общей конъюнктуры рынка. Так, если в докризисный период в 2007 г. в Северной Америке было осуществлено 4, 498 тыс. круизов, то в 2008-2009 гг. 4,239 и 4,126 тыс. круизов соответственно [1].

Однако мировой круизный бизнес характеризуется неравномерностью развития и четко выраженным преобладанием отдельных регионов. Современная роль Украины в процессе производства круизных услуг не соответствует имеющемуся потенциалу и историческому статусу, в связи с чем должна быть кардинально изменена в самом ближайшем будущем.

Одной из основных проблем, препятствующих развитию круизного бизнеса в Украине, является отсутствие современного, высококачественного пассажирского флота. Основой данной проблемы является вопрос поиска финансовых ресурсов отечественными судоходными компаниями.

Использование традиционных методов приобретения круизного флота (чартеры, лизинг и размещение заказов на строительство новых судов) для украинских судоходных компаний ограничено имеющимся бюджетом. Поэтому актуальность приобретают проблемы привлечения кредитов в сферу круизного бизнеса в Украине.

Различные виды чартеров с возможностью дальнейшего выкупа судна связаны с предоставлением возможности использования круизных судов судоходных компаний других стран, срок эксплуатации которых близок к завершению. Более того, в период

активного роста спроса на круизные услуги, лидирующие круизные компании сокращают предложения по аренде собственных судов.

Что касается кредитования, то практика свидетельствует о том, что украинские банки не заинтересованы в выдаче кредитов под строительство новых круизных судов. Это объясняется, в первую очередь, высокой стоимостью и длительной окупаемостью подобных проектов, которая составляет в среднем 11-15 лет. Реальное получение кредитных ресурсов у отечественных банков возможно лишь при наличии гарантии правительства, но серьезные проблемы в национальном морехозяйственном комплексе и отечественном судостроении, отсутствие механизма государственных дотаций в данной сфере практически исключают такую возможность.

Международные банки могут прокредитовать отечественные судоходные компании, но по достаточно высокой процентной ставке (от 8 до 17 %), что снижает эффективность проекта в целом. Уровень процентной ставки зависит от общей экономической ситуации в стране-заемщике, риска неплатежеспособности самой судоходной компании, срока и тела кредита и т.д. Общий алгоритм принятия решения по кредитованию банком судоходной компании представлен на рис.

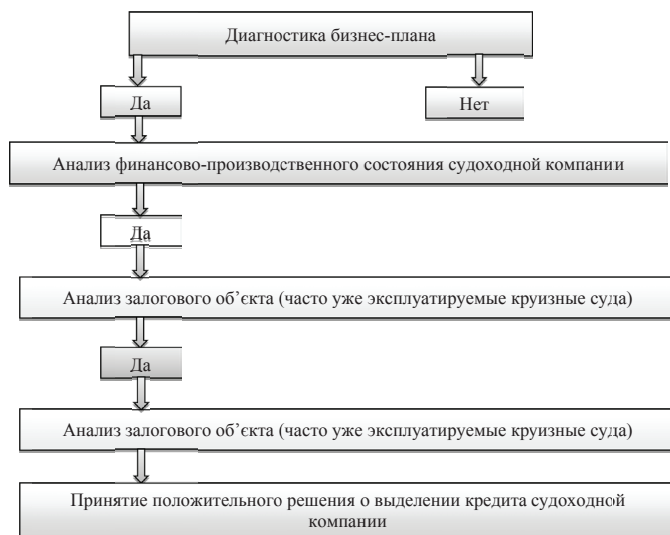


Рис. Процедура принятия решения о кредитовании судоходной компании на строительство круизного судна

Одной из причин отказа в предоставлении кредитных ресурсов специалисты называют неправильную подготовку документации, отсутствие реального технико-экономического обоснования проекта, проблемы связанные с залогом (уже эксплуатируемым круизным судном) [2].

Таким образом, развитие круизного бизнеса в Украине напрямую зависит от процессов кредитования отечественных судоходных компаний.

С учетом рассмотренных проблем, необходимо наладить систему внутреннего кредитования с помощью механизма предоставления льготных кредитных ставок, предоставления государственных гарантий, привлечения инвестиционных ресурсов, размещения государственных заказов на строительство круизных судов, введение второго реестра для стимулирования регистрации новых судов под украинским флагом.

Литература

1. World Travel and Tourism Council [Electronic data] // Internet site of World Travel and Tourism Council. — Mode of access: <http://www.wttc.org/>.
2. Жихарева В. В. Необходимые и достаточные условия эффективной реализации инвестиционной деятельности судоходных компаний Украины. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ei/2010_40/pdf/09_Jiha.pdf.

Постоленко Ю. П.,

аспірант,

Одеський національний економічний університет

ФІНАНСОВІ ВАЖЕЛІ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ СУБ'ЄКТІВ СФЕРИ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Застосування фінансових важелів для забезпечення розвитку економіки країни і кожного окремого підприємства морського бізнесу має здійснюватися на основі комплексного підходу. Важливими є визначення та визнання пріоритетності фінансових важелів у структурі фінансового механізму. Необхідно створити передумови заохочення внутрішніх та зовнішніх інвесторів як найперспективнішого джерела забезпечення фінансового потенціалу країни, що передбачає комплексне реформування законодавства України, яке

б забезпечувало зважене застосування фінансових важелів у сфері морського бізнесу.

Для сфери морського бізнесу ознаками фінансових важелів слід вважати такі:

1) метою використання фінансового важеля повинен бути вплив на економічну систему, зокрема морегосподарський комплекс, підприємство морського бізнесу тощо, яка постійно перебуває в процесі розвитку;

2) дія фінансового важеля проявляється у певних змінах, що відбуваються протягом певного періоду, який потрібен для того, щоб спрацював фінансовий механізм;

3) використання важеля направлене на одержання стимулюючого або стримуючого ефекту відповідно до поставлених цілей;

4) застосування фінансового важеля впливу на макрорівні повинно здійснюватися цілеспрямовано органами державної влади. Ця ознака фінансового важеля впливу відрізняє його від об'єктивно діючого фактора впливу, який носить об'єктивний характер;

5) дія важеля реалізується опосередковано, через певний причинно-наслідковий зв'язок.

Фінансовий важіль слід розглядати як сукупність фінансових засобів, які використовує економічний суб'єкт в сфері морського бізнесу шляхом використання наявних в нього інструментів для впливу на розвиток економічної системи відповідного рівня, створюючи сприятливі для цього умови, відповідно до поставлених цілей і завдань фінансової політики.

Фінансові важелі є засобом дії фінансового методу (вибір якого залежить від інших елементів фінансового механізму, зокрема, забезпечення інформацією різного типу). Тому їх застосування визначає дієвість всього фінансового механізму, за допомогою якого, у свою чергу, реалізується фінансова політика. Тобто вони займають пріоритетне місце у структурі фінансового механізму.

Фінансові важелі держави – це сукупність бюджетних, податкових, кредитно-грошових важелів, які є засобом реалізації фінансової політики держави та впливу уряду країни на господарські процеси в сфері морегосподарського комплексу з метою активізації його економічного розвитку.

За складовими фінансової політики можна виділити такі види фінансових важелів: бюджетні, податкові, грошово-кредитні, валютні, амортизаційні, цінові, інвестиційні.

Маючи на меті здійснити певний регулюючий вплив на економічні процеси в сфері морегосподарського комплексу, державні органи мають використовувати такі фінансові важелі, які б повністю відповідали поставленим цілям фінансової політики. Серед всієї сукупності важелів особливу увагу слід приділяти бюджетним. Бюджетна політика є складовою економічної політики України, внаслідок реалізації якої можна отримати позитивні або негативні наслідки розвитку підприємницької діяльності в морегосподарському комплексі.

На мікрорівні фінансові важелі конкретизують дію функціонування фінансового інструменту у фінансовому механізмі (баланс доходів і витрат, бізнес-план, цінові рішення, прибуток, внутрішній аудит, кредит, норми штрафних санкцій тощо) в межах нормативно-правового регламентування. До основних фінансових важелів на рівні суб'єкта морського бізнесу в сучасних умовах доцільно відносити плани, інвестиції, кредити, лізингові платежі, амортизаційні відрахування, чистий грошовий потік, ціну, прибуток.

Фінансові важелі — це конкретні аналітичні прийоми та інструменти дії фінансових методів, за допомогою яких забезпечується ефективне функціонування фінансового механізму суб'єкта підприємницької діяльності. За допомогою фінансових важелів забезпечується збалансований та сталий розвиток господарюючого суб'єкта у сфері доходів і витрат, активів і пасивів балансу, фінансових зобов'язань тощо.

В сучасних умовах до основних фінансових важелів на макрорівні слід відносити державні інвестиції, плани та прогнози, пільгові кредити, податки, ціни і тарифи. Відносно морського бізнесу фінансовими важелями держави можуть бути державні інвестиції у розвиток інфраструктури морського бізнесу, можливості отримання кредитних ресурсів на більш вигідних умовах, податкові пільги, гнучка цінова політика тощо.

Для вдосконалення управління процесом фінансового забезпечення розвитку морського бізнесу необхідне вирішення таких завдань:

1. Створення сприятливих умов для стабільної діяльності економічних суб'єктів в сфері морського бізнесу.
2. Відпрацювання і впровадження прогресивних фінансових технологій підтримки морського бізнесу, консолідація засобів та інструментів для фінансування пріоритетних напрямів розвитку

морського бізнесу за територіями, інтеграція фінансових механізмів морських бізнес-структур у спільну кредитно-фінансову систему України.

3. Концентрація ресурсів і оптимізація їх використання в морському бізнесі.

Підвищення ефективності діяльності більшості бізнес-структур морського бізнесу є неможливим тільки в рамках власних ресурсів та за рахунок власних фінансових важелів. Для розширення їх фінансових можливостей необхідно залучення додаткових позикових коштів з метою збільшення вкладень у власний бізнес, отримання більшого прибутку.

Фрасинюк Т.І.,

аспірант,

Одеська національна морська академія

АДМІНІСТРАТИВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку національного торгового флоту. Через обмеження інвестиційних ресурсів завдання може вирішуватися поступово, починаючи з освоєння регіональних осередків фрахтового ринку за критерієм фрахтової незалежності пріоритетних вантажопотоків.

Важливе місце в Україні при виборі напрямків реалізації науково-технічної політики на морському транспорті внаслідок дефіциту провізних здібностей, морального, фізичного старіння флоту займають дослідження факторів підвищення ефективності створення та експлуатації спільних підприємств і розробки методів управління результатами експлуатації судноплавно-технологічної системи (СТС). Найважливішим завданням є створення механізму, що відображає взаємини підприємств морського транспорту по формуванню прямих, сукупних і інтегральних результатів незалежно від форми власності і принципів прийняття рішень.

При виборі стратегії розвитку національного морського транспортно-господарського комплексу необхідно враховувати, що економічне зростання в окремих регіонах відбувається в системі взаємозв'язку з

глобальною тенденцією. Тому необхідно концентрувати увагу на різних історичних процесах — рівні інвестиційних пріоритетів, характер людського капіталу і його експорту, темпах реалізації інноваційних процесів в галузях і в системі морегосподарського комплексу [1, с. 53].

Частка морського транспорту у ВВП України постійно зменшується і становить від 1,5 до 2 %, в той час як за умови використання потенціалу, отриманого на початку незалежності, вона могла б становити до 15 % з морського транспорту і до 10 % — з суднобудування і судноремонту. Слід також звернути увагу на те, що за останні сім років наданий українськими суб'єктами обсяг експорту транспортних послуг з вантажних перевезень скоротився майже на чверть, а імпорт таких послуг збільшився майже в 1,5 рази. Це частково впливає і на негативне сальдо платіжного балансу. Для України торговельний флот може стати одним з факторів, здатних змінити ситуацію на краще.

В Україні з 2005 р. здійснювалося фактичне блокування діяльності підприємств державної форми власності шляхом жорсткості умов господарювання на основі відомств адміністрування (рис.).

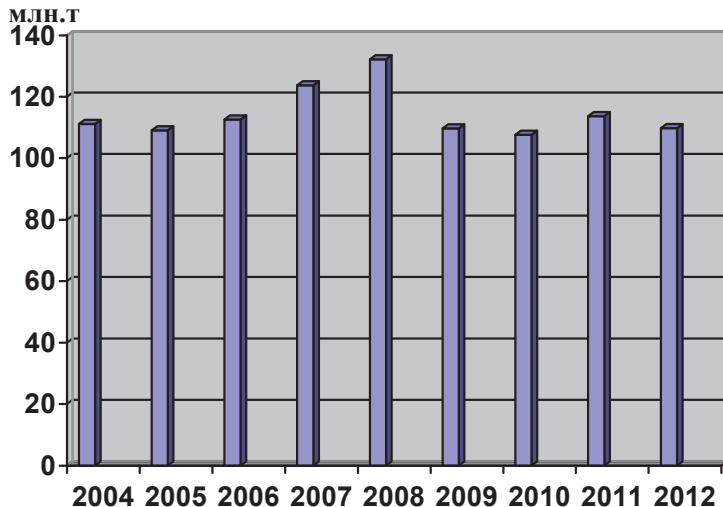


Рис. Вантажообіг державних морських торговельних портів у 2004 — 2012 рр.

Особливо гостро витрати керівництва роботою портів проявилися в умовах кризового 2009 р., коли зниження обсягів вантажопотоків на міжнародному ринку портових послуг вимагали негайних кардинальних змін у тарифній політиці — вони були зроблені, але із запізненням (на рік). Як видно на рис. з 2004 р. по 2008 р. загальний вантажообіг державних морських торговельних портів зріс з 111,1 млн. тонн до 132, 2 млн. тонн, а в 2009 р. він різко упав до 109, 7 млн. т. Таким чином, порти втратили 17 % вантажопотоку, що обмежило можливий подальший розвиток. На цьому етапі виділяється активність підприємницьких структур портової діяльності, які збільшили обсяги переробки на 26,5 %. Державні морські торговельні порти країни в 2012 р. переробили 109,8 млн. т. вантажів, що становить 96,6 % до показників 2011 р., коли вперше був досягнутий плюс після падіння вантажообігу у 2009 — 2010 рр. [2].

Найважливішим стає розробка макроекономічними інституційними організаціями чіткої транспортної політики, відповідно до якої вирішуються як загальносистемні завдання, так і створюються умови ефективного функціонування окремих підприємств. Як приклад такого підходу розглядається стратегія Європейського союзу, яка реалізує єдину транспортну політику і включає внутрішній водний і морський простір, що забезпечує конкурентоспроможність резидентів і операторів зовнішньої торгівлі. Крім технічних аспектів формуються економічні передумови для створення глобальної міждержавної логістичної макросистеми.

Для сталого розвитку національного торгового флоту найважливішим аспектом слід розглядати оптимізацію інституційних засад досягнення кінцевої мети. Міністерство інфраструктури як суб'єкт адміністрування має зосередити увагу на формуванні інституційного інструментарію ефективного досягнення макроекономічних цілей на основі реальної свободи операторської діяльності.

Одночасно вироблення науково-технічної політики, націленої на становлення України як морської держави, повинна ґрунтуватися на нормалізації організаційно-правових умов функціонування підприємств морського транспорту. В даний час в системі морського транспорту переважає порядок, характерний для періоду первісного накопичення капіталу рейдерського переформатування державної або колективної власності.

Література

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

Маляр С. Б.,

Одеський національний морський університет

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МОРСЬКОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ ПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Наслідком структурних змін, які викликані введенням в дію в червні Закону України «Про морські порти України» [1] були значні зміни в системі забезпечення економічної безпеки морського порту.

Зараз морський порт не є юридичною особою, а є визначені межами територія та акваторія, які обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. У зв'язку з цим повинні бути змінені підходи до формування системи економічної безпеки (СЕБ) порту.

На території порту можуть функціонувати підприємства різних організаційно-правових форм та форм власності. Під портовими операторами розуміються суб'єкти господарювання, що здійснюють експлуатацію морського терміналу, виконують навантажувально-розвантажувальні роботи, здійснюють обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності [1]. СЕБ портового оператора формується на основі підходів, які розглядалися для морських торговельних портів до реформи і містить наступні складові [2]:

— техніко-технологічна (забезпеченість сучасною навантажувально-розвантажувальною технікою та рівень технологічності навантажувально-розвантажувальних робіт та інших видів діяльності ПО);

– фінансова (рівень фінансової стійкості, ділової активності, платоспроможності і рентабельності ПО);

– юридична (рівень і якість адаптації ПО до існуючої системи законодавчого регулювання, рівень захищеності від економічних та інших злочинів);

– інтелектуально-кадрова (система інвестування у людський капітал, рівень професіоналізму співробітників, рівень соціальної захищеності працівників);

– комунікативна (рівень задоволеності грузо– та судновласників та інших клієнтів ПО його роботою, повнота інфраструктури ПО для зовнішніх користувачів, рівень відповідності світовим тенденціям на ринці портових послуг);

– ринкова (рівень конкурентоспроможності, імідж ПО, рівень використання потенціалу ринку портових послуг);

– інформаційна (рівень повноти і точності інформації, що використовується при прийнятті управлінських рішень, а також рівень її захищеності);

– екологічна (наявність системи по передбаченню НС та ліквідації їх наслідків).

Після реформи функції з забезпечення морської безпеки виконує державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), в структурі якої передбачені «Служба морської безпеки» та «Відділ економічної та внутрішньої безпеки», які підпорядковуються заступнику голови АМПУ з морської безпеки.

Наказом Міністра інфраструктури України № 220 від 15.04.2013 р. затверджено «Типове положення про службу морської безпеки порту» [3], в якому наведені основні завдання, функції, права, структур та основи організації роботи служби морської безпеки порту. В цьому документі ретельно описані положення забезпечення морської безпеки в морському торговельному порту.

Однак в нормативно-правовій та науковій літературі неопрацьовано мало уваги приділяється питанню забезпечення економічної безпеки морського порту в цілому з погляду зміни його правового статусу.

Однією з цілей АМПУ є «утримання, ефективне використання та розвиток державного майна, яке закріплено за АМПУ на праві господарського ведення і отримання прибутку» [4] . Для досягнення цієї цілі необхідно будувати нову СЕБ, яка буде значно відрізнятися від СЕБ ПО і містити інші складові. Зокрема, значна

увага повинна приділятися розробці планів стратегічного розвитку порту, які повинні відповідати загальній стратегії розвитку портів України і відповідати світовому стану ринку портових послуг для забезпечення найбільш ефективного використання майна порту.

При цьому необхідно мати на увазі, що СЕБ АМПУ та СЕБ портових операторів, які функціонують на території одного порту, повинні корелювати. Певні питання слід вирішувати спільно, наприклад, питання формування комунікативної та інформаційної складових СЕБ.

Література

1. Закон України. Про морські порти України: 4709-VI. — [Дійсний від 2012-05-17]. — [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. — 2013. — № 7. — С. 65. — Режим доступу до журн.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Маляр С. Б. Функциональные составляющие экономической безопасности предприятий портовой деятельности / С. Б. Маляр // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Вип. 31. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 115-128.
3. Типове положення про службу морської безпеки порту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE19971.html
4. Офіційний сайт «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/o-predpriyatii/missiya-predpriyatiya>

Леонтьєва І.О.,

*аспірант факультету економіки транспорту,
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана
Петра Конашевича-Сагайдачного*

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ВОДОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В ПЕРІОД ЕКОНОМІЧНОГО СПАДУ

Динамічні зміни, які відбуваються в сучасному суспільстві, впливають на усі ланки нашого життя, і потребують адаптування до стану постійних змін та активних дій по усуненню недоліків та негативних наслідків таких змін, а також по розробці програм та планів для ефективної діяльності підприємств.

Економічні процеси, пов'язані із світовою фінансовою кризою та загальним спадом в економіці країн світу та зокрема нашої країни, негативно вплинули на ефективність роботи кожного окремого підприємства в сфері водного транспорту. Так, водним транспортом України за січень — серпень 2013 р. перевезено вантажів обсягом 3,6 млн т, або 73,6 % обсягу січня — серпня 2012 р. Закордонні перевезення вантажів водним транспортом становили 89,9 % обсягів січня — серпня 2012 р. Єдиною ознакою позитивної динаміки стало перевезення пасажирів морським транспортом, яке зросло на 9,5 % порівняно із січнем — серпнем 2012 р. [3].

Одноєю з найбільших суднохідних компаній України є ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство». Балансовий флот УДП нараховує біля 650 одиниць. Кількість флоту, що є в експлуатації, нараховує 367 одиниць, в тому числі 4 річкових пасажирських судна, 19 одиниць самохідного флоту, 57 толкачів и буксирів, 161 барж та секцій, 130 ліхтерів. Крім того, ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» оперує також флотом іноземних підприємств, що налічує 137 одиниць бербоут-чартерного флоту. Річковий флот УДП здійснює перевозки залізничної сировини, вугілля, коксу, зернових, металів, різноманітних генеральних вантажів, добрива, машин, обладнання, великогабаритних та важких вантажів.

В теперішній час пароплавство — збиткова компанія. При цьому видиме благополуччя на протязі багатьох років створювалось за рахунок продажу одиниць флоту, кількість якого скоротилась не менш ніж на 400 одиниць. Найбільшими кредиторами пароплавства є державні органи.

На ефективність роботи Українського Дунайського пароплавства негативно впливає наступна група факторів: відсутність глибоководного судового ходу Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти річки і неузгодженість тарифів на перевезення вантажів. Нещодавно було здійснено будівництво залізничної гілки до Ренійського порту, що окрім економічного має велике соціальне значення, будівництво універсального мостового переходу через Дністровський лиман; і зараз найбільш важливими питаннями для поліпшення ситуації є відновлення глибоководного судового ходу Дунай — Чорне море; модернізація залізничної колії Одеса — Ізмаїл; демаркація лінії Державного кордону з Республікою Молдова; узгодження оптимальних тарифів на перевезення водним тран-

спортом. Саме на реалізацію цих питань може бути направленою політика підприємства.

Організація роботи воднотранспортного підприємства в нових умовах передбачає оптимізацію усіх ресурсів підприємства. Такої мети можливо досягнути тільки за умови правильної роботи з персоналом воднотранспортного підприємства [5, 6], бо саме робітники, кожний на своєму робочому місті, під керівництвом кадрової служби, будуть ініціювати та реалізовувати усі необхідні програми. Так, в ПрАт «УДП» працюють 3500 осіб. При заборгованості співробітникам УДП 12 млн 700 тис грн зарплатні (станом на жовтень 2013 р.) потрібно докласти максимум зусиль, щоб вирішити всі кадрові питання, і не тільки за рахунок звільнень, що, на жаль, є характерним для кадрової політики даного підприємства.

Під час реорганізацій в економіці та суспільстві рівень макросередовища значною мірою визначає форми та засоби існування підприємств та робітників. Так, такі сучасні економічні перетворення, як орієнтація на споживача, глобалізація, нове покоління інформаційних технологій, боротьба за тотальну якість вимагають зацікавленості робітників у кінцевому результаті їх діяльності, формування нових моделей організаційної поведінки персоналу, які відповідають вимогам сучасності [1]. Для втілення плану розвитку підприємства в життя, відповідно до його напрямку, мобілізуються людські ресурси. Найбільш вагомими мотивами трудової поведінки персоналу є орієнтація на можливості прояву ініціативи, досягнення професійного та посадового росту, визнання [22, с. 76].

За даними В. Д. Дорофєєва, основу існуючих теоретичних концепцій з питання організаційної поведінки персоналу, складають такі підходи, як особистісний підхід, при якому центральним у кадровій політиці виступає людський ресурс; ситуаційний підхід, при якому аналіз організаційних умов, як чинника організаційної поведінки персоналу є пріоритетним у прийнятті управлінських рішень; системний підхід, при якому організація представляє собою єдину цілісну систему організаційного управління із врахування всіх чинників, які впливають на робітників; а також підхід, орієнтований на результат, при якому мобілізація здібностей та потенційних ресурсів кожного працівника, корекція мотивації та поєднання людських ресурсів із організаційними для досягнення високих виробничих показників [4].

Дуже важливо, щоб при будь-якому з обраних підходів кадрової політики підприємства була системною та мала за мету не використання персоналу, а роботу з персоналом для конкурентоспроможності підприємства після того, як мине криза та у підприємства буде потреба в кваліфікованих робітниках для подальшого розвитку. Тому сучасні умови потребують вираженої кадрової політики з метою формування ефективної організаційної системи.

Література

1. Аширов Д. А. Организационное поведение: учебник / Д. А. Аширов. — М.: Велби, Проспект, 2006. — 360 с.
2. Дорофеев В. Д. Организационное поведение: учеб. пособие. / В.Д. Дорофеев, А. Н. Шмелева, Ю. Ю. Частухина. — Пенза: Изд-во ун-та, 2004. — 142 с.
3. Економіка України за січень–серпень 2013 року / Урядовий кур'єр. — 27 жовтня 2013 року.
4. Лапыгин Ю. Н., Эйдельман Я. Л. Мотивация экономической деятельности в условиях Российской реформы. — М.: «Наука», 1996. — С. 64—68.
5. Мучински П. Психология, профессия, карьера / П. Мучински. — 7-е изд. — СПб.: Питер, 2004. — 539 с.
6. Управление персоналом в условиях социальной рыночной экономики / под науч. ред. Р. Марра, Г. Шмидта. — М.: Изд-во МГУ, 1997. — 480 с.

Яворская А. Ф.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ЗАДАЧИ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

Процесс глобализации, как известно, становится ведущим фактором, с одной стороны — стимулирующим, а с другой стороны — ограничивающим параметры и характер участия отдельных стран в международном разделении труда.

При этом задачи экономического роста, как важнейшая закономерность повышения уровня эффективности национальной экономики, предопределяют необходимость концентрации внимания на экономичности и доступности использования ресурсов среди традиционного воспринимания их экономической ценности (наличие природных ископаемых, объем инвестиций и др.). Кроме

того, в современных условиях глобализации к одной из важнейших форм ресурсов следует отнести морскую транспортную индустрию.

Глобальный рынок морской торговли, как известно, на 80 % основывается на величине провозной способности транспортного флота. Поэтому состав ведущих морских держав (Великобритания, Германия, Япония) пополняются новыми морскими державами в частности Китаем и в определенной степени сюда относятся Турция и Россия. Последняя интенсивно восстанавливает потенциал провозной способности собственно транспортного флота. В этих условиях страны, с ограниченными возможностями флота которых находятся в субстандартном состоянии. Они обеспечивают использования иностранного тоннажа, а и одновременно снижают эффективность национального внешнеторгового оборота в связи с оттоком валютных ресурсов.

Как известно, объем мировой торговли в настоящие время составляет порядка 17 триллионов долларов при объеме перевозки более 8.5 млрд. тонн. Он обеспечивается дедеветом мирового флота в 1,6 млрд. тонн. Таким образом, в расчете на одну тонну дедевейта приходится более 10 тысяч долларов, что может восприниматься в качестве одного из стандартов нормализации положения торгового флота любого государства [1]. В тоже время в Украине при объеме экспортных и импортных операций, достигающих 180 млрд. долларов, морским транспортом перевозится не более 8 млн. тонн. При этом общая величина грузопотока морских портов страны превышающих 160 млн. тонн. То есть основные транспортные операции основываются на иностранном тоннаже.

С учетом среднемировых показателей и теории нормализации экономического роста Украины как минимум должна иметь 3-4 млн. тонн дедевейта [2]. Тогда как в наличии находятся 0.8 млн. тонн субстандартного флота, работающего в сегментах фрахтового рынка, которые не обеспечивают ни транспортную безопасность национальной экономики, ни эффективную финансовую деятельность судоходных компаний. Отсюда вытекают первоочередные задачи развития национальной морской подсистемы морехозяйственного комплекса Украины. Развитие его составляющей должно учитывать характер специализации экономики страны, а именно расширения экспорта зерновых и удержание позиции в сегменте черных металлов, железной руды, химических грузов и каменно-

го угля. Кроме того, выделяется проблема достижения конкурентной экономичности энергообеспечения внутренних потребностей страны [3].

Поэтому возможно перспективное развитие танкерного флота для реализации программы энергетической независимости и газозовозов, обеспечивающих работу проектированного газового терминала, строительство которого планируется в Аджалыкском лимане.

Таким образом, в основе перспективного развития судоходного потенциала лежат макроэкономические цели и предпринимательские задачи. Следовательно, необходим механизм управления сбалансированностью взаимодействия институциональных подразделений государства и предпринимательских структур. Главным становится экономико-правовая поддержка инициативы потенциальных инвесторов морского транспорта с использованием мирового опыта стимулирования развития национального морехозяйственного комплекса.

Литература

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Дамодаран Асват. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки активов / А. Дамодаран. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. — 1342 с.
3. Забезпечення енергетичної безпеки України / Рада національної безпеки і оборони України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. — К.: НІПМБ, 2003. — 264 с.

Кошелева О. С.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА

Мировой опыт показывает, что на морском транспорте, как и в других сферах деятельности, существуют как рост, так и падение, которые зависят от экономической ситуации в мире или конкретной стране. Так кризис 2008-2009 гг. привел к критически низким значениям БФИ в связи с чем значительно спал спрос на рынке морского транспорта, что привело к кризису и в этой отрасли.

Портфель заказов в мире на суда зависит от нескольких факторов:

1) окончание срока эксплуатации флота (списание судов на металлолом);

2) увеличение спроса на перевозку конкретного типа груза.

С каждым годом процентное соотношение перевозок грузов морем растет. На сегодняшний момент морской транспорт занимает первое место и составляет около 90 % от общего числа перевозок, что связано со следующими причинами: цена, качество, относительная быстрота и возможность достижения практически любой точки мира. Однако, существует проблема, связанная с невозможностью доставки груза «от двери к двери», в связи с чем при транспортировке морским транспортным необходимо задействовать еще и другие виды транспорта. В основном используются железнодорожные вагоны, которые является наиболее экономически выгодным вариантом.

По данным RS Platon на начало августа 2013 г. было заказано 3548 судов общим дедвейтом 221,16 млн т. Больше половины заказов приходятся на балкерный флот, танкеры разместились на втором месте, их доля составила 28,2 %, а контейнерный флот повысил свои процентные данные до 17,5 %. Рассмотрим данные за данный период 2012 г. (табл. 1).

Таблица 1

Мировой портфель заказов по типам тоннажа
на начало августа 2012 г.

Тип тоннажа	Количество судов, ед.	Суммарный дедвейт, т	Удельный вес по дедвейту, %
Сухогрузы	464	6129537	2,77
Контейнеровозы	474	38666620	17,49
Танкеры	1050	62329293	28,18
Балкеры	1443	112392575	50,82
Ро-Ро	127	1637889	0,74
Итого	3548	221155314	100

За 8 месяцев 2013 г. было заказано 473 балкера общим дедвейтом 39,5 млн т. В августе были подписаны контракты на закупку 63 балкеров общим дедвейтом 4,4 млн т. Характерной особеннос-

тью рынка судоходства за последние несколько лет является стремительное увеличение балкерного тоннажа. По данным UNCTAD за 2011-2012 гг. балкерный тоннаж составлял 38-39 % от общемирового, на сегодняшний момент можно говорить об увеличении этих показателей [1].

Хотелось бы отметить, что, по данным Braemar Seascope, наибольшей популярностью на судовых верфях и в эксплуатации пользуются балкера типа Capesize и Panamax, что связано с сезонной перевозкой зерна в летнее время. Их грузовместимость позволяет значительно сократить растраты на перевозку, однако показатели могут меняться в зависимости от времени года.

Среди стран-производителей судов на первом месте по портфелям заказов на август 2013 г. остается Китай, имеющий 45,5 % от мирового заказа судов, а также 53,3 % контрактов на балкера. Второе место занимает Южная Корея с показателями 28,3 % и 9 % соответственно, а третье место — Япония с мировым заказом в 18,9 % и с заказом балкерного флота — 32 % [2].

Приведенные выше данные позволяют сделать вывод о заметном увеличении тоннажа мирового балкерного флота, что связано с текущим спросом, а также с комбинацией умеренных цен и качества новейшего оборудования.

Литература

1. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Электронный ресурс]: Review of Maritime Transport, 2012. — С. 196. — Режим доступа к отчету: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>.
2. Порты Украины в 2013. — 2013. — № 7. — С. 80.

Ковылина М. А.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Круизный бизнес с экономической точки зрения — это особый вид социально-экономической деятельности специальных предприятий по обеспечению потребителей материальными блага-

ми, специфическими услугами и товарами. На основе концентрации ресурсов и специализации в международном разделении труда морские круизы должны быть отнесены к отдельной отрасли национального и глобального хозяйства. Круизное судоходство фактически входит в наиболее перспективные виды приложения труда специалистов разных направлений.

Мировая и ее региональные составляющие круизной индустрии характеризуется постоянным ростом конкуренции на основе маркетинговых, технологических и социально-экономических преимуществ отдельных направлений и брендов. В этом аспекте выделяются мероприятия широкого рекламного воздействия на выбор решений. Наряду с этим, спрос на круизные технологии от ряда изменяющихся факторов социального, экономического, политического и рекреационного плана. В последнее время выделяется влияние инновационных подходов к формированию провозной способности пассажирского флота.

В конечном счете, усиление конкуренции на рынке предложения круизного продукта становится одной из определяющих тенденций позиционирования круизных компаний в регионах операторской деятельности.

Круизное судоходство, несмотря на проблематичность экономического роста и нарастанием опасности для зоны евро, демонстрировало в 2011 г. устойчивый рост на основе активизации спроса со стороны потребителей и предложения со стороны судовладельческих и операторских структур. Международная ассоциация круизных компаний (CLIA) и 25 ее круизных линий обеспечили рост пассажиропотока на уровне 106,6 %, что соответствует 16 млн. морских туристов.

К устойчивым факторам, определяющим перспективное состояние круизного рынка, обычно относятся как общеэкономические, так и отраслевые факторы, среди которых выделяются экономические, социальные и политические условия развития отдельных стран, конкурентные преимущества, естественность роста спроса и развитие сервисного сегмента. Среди последнего обращается внимание на беспрепятственность и экономичность достижения базового порта пассажирами и работа туристических операторов.

В основе экономического роста круизной индустрии, как показывает мировой опыт, лежит предоставление услуг флотом фла-

га государства оператора всем категорий потребителей, независимо от гражданства. В основе более высоких темпов роста лежит значительный денежный поток сбережений потенциальных потребителей. Именно поэтому развивают круизную индустрию такие новые морские страны как Китай, Австралия, а традиционные операторы — MSC, Royal Caribbean концентрируют свое внимание на Черноморском бассейне.

Одной из главных целей круизного мореплавания является стремление пассажиров посетить конкретный порт. В этом отношении характерно развитие круизной компании «Princess Cruises». Первоначально компания специализировалась в регионе западного побережья Северной Америки. С ростом числа путешественников из Европы регион операторской деятельности расширился, включая основные порты всего мира, но особенно европейские, обладающие исторической и архитектурной привлекательностью.

Именно поэтому все приморские города с расширением и глобализацией круизного бизнеса должны разрабатывать технологии конкурентного позиционирования. Проблемой остается наличие лайнеров типоразмеры, которых должны удовлетворять противоречивым требованиям высокой комфортности и допустимой экономичности в пределах неизбежных затрат.

Об устойчивости развития круизного бизнеса свидетельствует постоянный рост провозной способности пассажирского флота. Только ассоциация CLIA диверсифицировала свою деятельность на основе ввода в эксплуатацию в течение 2010 г. 14 новых судов. Сравнительные данные раскрывают приоритеты круизного вида отдыха перед всеми другими в основном благодаря соответствию качества пребывания на борту относительно требований пассажиров. Суда ассоциации перевезли в 2010 г. 15, млн. человек, из них 11,1 млн. североамериканцев.

Расширение границ круизного судоходства связано с трансформацией общественного производства и развития морского и речного судостроения. Кроме того, то обстоятельство, что большинство граждан Евросоюза и США живут в промышленных зонах, предопределяет тенденцию к расширению зон отдыха. Это и формирует предпочтения в выборе формы традиционных туристических маршрутов или круизного плавания. Часто фактор кратковременности обуславливает выбор формы отдыха. Это фактически учитывается кратковременными морскими турами — до 8 суток.

С фактором более полного изучения мира и повышения уровня индивидуальных доходов ожидается усиление тенденции к более длительным круизам, что и подтверждается расширением азиатского и тихоокеанского сегментов.

Особо следует обратить внимание важнейшую особенность круизного бизнеса — это формирование принципа кумулятивного эффекта. Устойчивость результатов развития любого сегмента отрасли проявляется в течение достаточно длительного периода времени, что и позволяет не требовать высокой текущей нормы прибыли. В этом аспекте круизный регион формируется не работой одной судоходной компании или порта, не менее значимое положение занимают институциональные государственные организации. Все европейские страны используют средства государственного бюджета для общесистемных решений в продвижении всех видов туристической деятельности, особенно связанной с потоком инвестиций.

Литература

1. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: Феникс, 2006. — 360 с.
2. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И.А. Голубкова. — Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2011. — 424с.
3. Axel Schulz. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / Axel Schulz, Josef Auer. — Oldenbourg: Verlag, 2010. — 399 p.

Задерей А. Е.,
аспирант,

Одесская национальная морская академия

КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

На современном этапе развития экономики проблема идентификации, классификации, оценки и учета рисков судоходных компаний имеет существенное теоретическое и прикладное значение как важная составная часть теории и практики управления антикризисными технологиями.

Развитие рыночных отношений в судоходном бизнесе обусловило обострение конкуренции, принятие решений в условиях нео-

пределенности и риска, что вызвало научный интерес к вопросам исследования устойчивой деятельности судоходных компаний.

Исследование научных работ, посвященных проблемам риска, показало, что существует множество различных, иногда противоречивых определений риска. При этом выявлено, что основными его свойствами являются направленность на будущий период; вероятность получения как положительного, так и отрицательного результата; связь с основными показателями деятельности компаний.

Деятельность судоходной компании связана с множеством различных рисков. Научно обоснованная классификация позволяет определить место каждого риска в общей системе и обеспечить эффективное управление ими. Как показывает опыт, управление рисками способно предотвратить кризисные явления, снизить их негативные последствия, оздоровить экономику предприятий, повысить их конкурентоспособность.

Управление риском представляет собой не что иное, как процесс, который в свою очередь не является одномоментным актом, а, следовательно, должен быть «встроен» в общий процесс принятия управленческих решений. На процесс принятия управленческих решений оказывают влияние случайные события, следовательно, управление риском напрямую связано с неопределенностью внешней среды. Управленческие решения принимаются исходя из минимизации негативного воздействия случайных событий. Решения по минимизации риска принимаются в случае, если результаты деятельности не соответствуют намеченной цели, т.е. тогда когда проявляется неблагоприятное влияние, вызванное случайными событиями.

Научно-обоснованная классификация рисков является тем основным этапом в системе риск-менеджмента компании, который позволяет четко определить место каждого риска в общей системе и создает возможность для эффективного применения соответствующих методов и приемов управления рисками, поскольку каждому риску соответствуют свои методы и инструментарий управления.

В зависимости от целей исследования на практике и в научной литературе используются различные классификации. При разработке классификации рисков судоходной компании необходимо учитывать, что данная компания относится к сфере транспорта, обладающей специфическими чертами и особенностями функци-

онирования, а также тот факт, что классификация рисков является не отдельным элементом, а основным элементом общей системы риск-менеджмента судоходной компании, и, следовательно, должна четко вписываться в общую систему управления риском и менеджмент компании в целом.

Наиболее адекватной и зарекомендовавшей себя системой управления компанией является система BSC (сбалансированная система показателей). Многие судоходные компании находятся на начальной стадии разработки индивидуальных систем управления, основанных на принципах BSC. Однако классическая BSC не подразумевает отдельного учета фактора риска, что является ее бесспорным недостатком. При разработке индивидуальной BSC судоходной компании необходима интеграция факторов риска в систему управления с целью рассмотрения экономического потенциала компании в сочетании с риск-потенциалом и его влиянием на достижение стратегических целей компании. Интегрированная система риск-менеджмента и BSC, без сомнения, является более предпочтительным вариантом для эффективного руководства компаний по сравнению с изолированным существованием в компании как риск-менеджмента, так и BSC.

Риски судоходных компаний, возникающие вследствие деятельности компании внутри страны и за ее пределами, являются политические, законодательные, рыночные, коммерческие риски, а также риски изменения валютного курса и инфляционный риск.

Особенностями судоходных компаний, влияющими на внутреннюю среду компании и порождающими соответствующие риски, являются высокая капиталоемкость, сезонность работы, низкорентабельная и высококонкурентная деятельность, потребление услуги (собственно перевозки) в момент ее производства. Зачастую отнести риск к тому или иному признаку задача не из легких, риск может находиться на грани нескольких классификационных признаков.

Определено место рисков, связанных с человеческим фактором. Человеческий фактор с учетом целей исследования определен как совокупность духовных и физических способностей и возможностей человека по приему, обработке информации и принятию решений в экстремальных условиях.

На аварийность судов оказывают значительное влияние управленческие риски, связанные с управлением персоналом в

целом, а классификация рисков, связанных с человеческим фактором, позволяет идентифицировать, анализировать эти риски и в комплексе с другими мероприятиями существенно снижать их негативное влияние на результаты деятельности судоходной компании. Анализ существующих методов и подходов к оценке рисков, связанных с человеческим фактором позволяет выявить их достоинства и недостатки и обосновать приемлемые пути решения и предвидения данных рисков.

Литература

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Шапкин А. С. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций / А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. — 8-е изд. -М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2011. — 544 с.
3. Эллиотт М. У. Основы финансирования риска / М. У. Эллиотт; пер. с англ. и науч. ред. И. Б. Котлововского. — М.: Инфра-М, 2007 — 138 с.

Горенська О. А.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЛЬ ПРЯМИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Прямі іноземні інвестиції є найбільш затребуваною формою капіталовкладень для економік, що розвиваються, так як вона дозволяє реалізовувати великі проекти, в країну надходять нові технології, нові практики корпоративного управління. За даними статистики України в 2012 р. головними країнами-джерелами інвестицій стали Кіпр (14,522 млрд. дол.), Німеччина (7,404 млрд. дол.), Нідерланди (4,949 млрд. дол.) та Росія (3,653 млрд. дол.). Основний приплив прямих іноземних інвестицій припадає на фінансовий сектор (770 млн. дол. США) і металургію [4].

Враховуючи географічне положення нашої країни, порти для економіки нашої держави є також значущим активом. На міжнародній конференції «ABC: Ukraine & Partners», що проходила в Києві було визначено, що мінімальна сума інвестицій на реалізацію задуманих проектів повинна становити в найближчі 3-4 роки в

довгостроковій перспективі близько мільярда доларів. В найближчі 10 років планується залучити в межах 50 млн. т. додаткового вантажопотоку, а також оновити технічне оснащення портів. З урахуванням перевалки вантажів приватними портами вантажоперевалка морських торговельних портів України в 2012 році складала 154 млн. т. Згідно Стратегії розвитку морських портів України, морські торговельні порти України до 2038 р. можуть збільшити пропускну здатність до 250 млн. т.

Поширеним видом інвестування в підприємства морського транспорту є державно-приватне партнерство (ДПП) — це угоди між публічною і приватною сторонами з приводу виробництва і надання інфраструктурних послуг, які укладаються з метою залучення додаткових інвестицій і як засіб підвищення ефективності бюджетного фінансування.

Процес інтеграції інтересів держави і бізнесу, реалізація державно-приватного партнерства починається на вищому політичному рівні держави з формуванням національної політики в галузях господарської діяльності транспортної сфери, щодо приватного бізнесу, у сфері науки, в інноваційній політиці держави.

У ДПП розкривається форма взаємодії державного регулювання економіки з ринковим саморегулюванням. З одного боку, державний сектор економіки, державні підприємства стають повною мірою ринковими підприємцями. З іншого боку, підприємства приватного бізнесу пайовим або іншим чином беруть участь у вирішенні державних завдань. Вони підтримують або конкурують з державними підприємствами, забезпечують їх діяльність новими технологіями, спільними інвестиціями, зайнятістю робочої сили, вирішенням ряду соціальних проблем.

Світовий досвід реалізації проектів на основі ДПП підтверджує його економічну ефективність: витрати за проектами ДПП в середньому нижче; ефективний контроль за будівництвом об'єктів; велика частина проектів ДПП в світі була реалізована в строк.

Ключові особливості такого партнерства :

- 1) довгостроковість періоду надання послуг (іноді строком до 75 років);
- 2) передача ризиків приватному сектору;
- 3) різноманіття форм довгострокових контрактів, що укладаються юридичними особами з державними та муніципальними структурами [3].

На сьогоднішній день в Україні ДПП регулюється Законом України «Про державно — приватне партнерство» від 1 липня 2010 р. [1]. Закон про ДПП є рамковим і спрямований на узагальнення практики застосування ДПП. Окремі правові форми ДПП регулюються низкою законодавчих актів, зокрема: Цивільним та Господарським кодексами України, Законами України «Про концесії», «Про угоди про розподіл продукції», «Про оренду державного та комунального майна», «Про управління об'єктами державної власності».

Згідно із Законом, ДПП може бути реалізоване шляхом укладення договорів концесії, спільної діяльності та інших (наприклад, оренди, управління) і розраховане на довгострокові проекти тривалістю від 5 до 50 років.

На сьогоднішній день ДПП у портовій сфері здійснюється переважно за допомогою договорів оренди, спільної діяльності та управління. У морегосподарській діяльності морські торговельні порти виявилися найбільш просунутими в організації ДПП. Морські порти являють собою в даний час транспортно-логістичні центри, що зв'язують багато видів транспорту з незліченною кількістю підприємств вантажовідправників і вантажоодержувачів [2]. З прийняттям Закону України «Про морські порти» приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту може бути здійснено і на підставі договору концесії.

Найбільшим ДПП проектом, анонсованим в Україну, є будівництво LNG-терміналу на Чорному морі. Цей проект передбачає будівництво терміналу для регазифікації зрідженого природного газу на Чорноморському узбережжі України поряд з нафтовим терміналом ВАТ «Укртранснафта» і морським торговим портом «Південний» поблизу м. Южне. Потенційними постачальниками зрідженого газу в Україну будуть країни Північної і Західної Африки (Єгипет, Алжир, Нігерія), Перської затоки (Катар), Каспійського регіону (Азербайджан, Туркменістан). Завдяки реалізації проекту та комплексної програми енергозбереження Україна до 2015 р. зменшить імпорт трубного газу з 37,6 млрд. м³ до 27,4 млрд. м³. За рахунок постачання СПГ очікується забезпечення 10 млрд. м³ (18 %).

Таким чином, державно-приватне партнерство в морегосподарському комплексі в цілому і особливо в діяльності морських портів демонструє успішне вирішення цілого ряду економічних,

технологічних, соціальних та міждержавних проблем. ДПП слід розглядати реальним шляхом отримання позитивного результату в поєднанні державного регулювання та ринкового саморегулювання в загальному організаційно-економічному механізмі національного господарства.

Література

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-17. // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 40. — Ст. 524.
2. Онищенко С. П., Литвинова Н. Н. Специфика проектов государственно-частного партнерства и перспективы их использования для развития украинских морских портов / С. П. Онищенко, Н. Н. Литвинова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. — 2012. — № 4 (20). — С. 4-16.
3. Потеев А. Т., Потеева М. А. Государственно-частное партнерство в практике морских портово-черноморского бассейна. / А. Т. Потеев, М. А. Потеева / Проблемы материальной культуры — Экономические науки. — С. 76-81.
4. Иностранные инвесторы сокращают вливания в Украину. Основным «иностранном» инвестором остается Кипр [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ua-ir.com.ua/ru/investments>.

Усенко Е. А.,

*курсант 6 курса факультета морского права и менеджмента,
Одесская национальная морская академия*

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Спустя четыре года после начала глобального финансового кризиса мировая экономика остается неустойчивой, а рост экономики в странах с высоким уровнем доходов по-прежнему незначителен. В 2010 г. рост мирового ВВП составил 4,1 % по сравнению с кризисным 2009 г., в котором наблюдалось снижение ВВП на 2,3 %. Однако уже в 2011 г. развитие мировой экономики потеряло темп и валовой внутренний продукт увеличился на 2,7 %.

Согласно оценкам Всемирного банка, рост мирового ВВП в 2012 г. составил 2,3 %, хотя в июне прошлого года прогнозы предсказывали рост в размере 2,5 %. Ожидается, что в 2013 г. темпы роста практически не изменятся и составят 2,4 %, а затем постепенно увеличатся до 3,1 % в 2014 г. и 3,3 % в 2015 г. [2]

Сокращение мирового спроса в 2008 г. существенно сказалось на динамике мировой товарной торговли. Физический объем мирового товарного экспорта увеличился на 2,0 %, что на 4 процентных пункта меньше по сравнению с 2007 г. В 2009 г. было отмечено наиболее резкое сокращение торговли за более, чем семидесятилетний период, при этом физический объем мирового товарного экспорта, по оценкам ЮНКТАД, снизился на 13,7 %. После отмечавшегося в 2009 г. спада физический объем товарной торговли вновь начал расти по мере оживления мировой экономики: в 2010 г. его прирост, по оценкам ЮНКТАД, достиг отметки в 16,2 %. Параллельно с динамикой мировой экономики темпы роста физического объема торговли товарами в 2011 г. постепенно замедлялись и в целом за год составили 5,9 %, что означает резкое падение с уровня 13,9 % в 2010 г. В 2012 г. рост мировой торговли в реальном выражении составил 2,1 % по экспорту и 1,9 % по импорту. В номинальном выражении в 2012 г. объемы международной торговли товарами выросли только на 0,2 % — до 18,2 трлн долларов. В 2013 г. объемы мировой торговли вырастут, согласно прогнозу ВТО, только на 3,3 %.

Однако, несмотря на неоднозначные изменения в объемах мировой торговли, мировые морские перевозки, за исключением кризисного 2009 г., уверенно расширялись. Так, в 2011 г. их совокупный объем, увеличившись на 4 %, достиг рекордной отметки 8,7 млрд. т. [1]

Такое расширение было вызвано быстрым ростом объемов перевозок сухих грузов в результате энергичного увеличения контейнерных перевозок и перевозок основных массовых грузов.

Уровень контейнеризации достиг на данный момент 50-60 % от общего числа всех морских перевозок, а если рассматривать только генеральные грузы, т.е. грузы штучные, перевозимые в упаковке, то доля их перевозок в контейнерах составляет более 90 %. Это объясняется удобством таких перевозок и их относительно невысокой ценой [1].

По данным Drewry's Container Forecaster, для 2012 г. был характерен рост контейнерооборота, осуществляющийся низкими темпами. По сравнению с 2011 г. контейнерооборот увеличился только на 4 % [4]. Снижение общих темпов роста объясняется, в первую очередь, и снижением роста общемировых объемов экспорта и импорта.

Если говорить о контейнерном рынке Черноморского региона, то в следующие после кризиса годы страны региона показывали высокие темпы роста, однако в 2012 г. ситуация изменилась. Если в 2010 г. по сравнению с 2009 г. общий рост составил 27, а в 2011 г. -24 % по сравнению с 2010 г., то в 2012 г. рост составил всего 3 % по сравнению с 2011 г. [3].

Украинскому рынку контейнерных перевозок также не удалось избежать негативного воздействия очередной волны мирового финансового кризиса.

В 2010 — 2011 гг. уже шло восстановление контейнеропотоков через порты Украины после обвального 2009 года, когда украинский рынок испытал самое сильное потрясение. Объемы перевалки тогда упали на 58,8 %.

В 2012 г. украинскому рынку контейнерных перевозок не удалось выйти на объемы предшествующего года [3].

Начало 2013 г. ознаменовалось ростом мировых контейнерных перевозок в целом и в Украине в частности.

Общий рост, достигнутый по Черноморскому региону, составил 14,88 % за первый квартал 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. [3]. При этом необходимо отметить, что наибольший рост был достигнут Украиной и Россией. Повышение переработки в первую очередь обусловлено увеличением экспорта из Украины и Румынии, а также импортом в Россию.

Анализ состояния рынка контейнерных перевозок на сегодняшний день показывает, что данный сегмент активно развивается и по прогнозам экспертов за 2013 г. объем морских контейнерных перевозок вырастет на 3 %. Такие прогнозы аналитиков основываются на постепенном восстановлении мировой экономики.

Порты Черноморского региона, в частности порты Украины наращивают объемы обработки контейнеров. Таким образом, прослеживается тенденция к восстановлению докризисных объемов перевалки контейнеров.

Литература

1. Review of Maritime Transport 2012 // UNCTAD. — С. 2, 5, 7, 23.
2. Всемирный банк призывает развивающиеся страны принять меры в целях сохранения экономического роста, поскольку дальнейший путь развития не обещает быть безоблачным [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.worldbank.org/ru/news/press-release/2013/01/15/wb-urges-developing-countries-safeguard-economic-growth-road-ahead-remains-bumpy>

3. Журнал «BlackSeaLines». — № 2. — 2013. — С. 10– 12.
4. Журнал «BlackSeaLines». -№ 5. — 2013. — С. 11.
5. Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции развития [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html>

Стоянова Ю. Ю.,

*курсант 2 курса факультета морского права и менеджмента,
Одесская национальная морская академия*

ВЛИЯНИЕ MLC-2006 НА ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Конвенция MLC — 2006 года устанавливает права моряков на достойные условия труда, что в свою очередь предопределяет обязанности и издержки судовладельцев по поддержанию эффективности торгового флота. Конвенция четко дает представления о том, какими условиями труда и социальной защищенности должен предоставить судовладелец. Это в свою очередь позволит оптимизировать структуру рынка транспортных услуг вследствие ограничения состава субстандартных судовладельцев. В конвенции говорится, что чрезмерный количественный рост частных служб найма и трудоустройства не поощряется. Данный документ позволит не просто упорядочить сферу жизни и работы моряков, а также позволит усовершенствовать украинскую систему образования и подготовки моряков с учетом того, что в Украине за многие десятилетия сложилась и действует эффективная система образования и подготовки. Она оказалась способной реагировать на любые изменения и дополнения стандартов. Следует учесть тот факт, что до сих пор сам статус Украины не определен и не адаптирован к понятиям конвенции. Можно прогнозировать влияние конвенции и для курсантов высших и средних морских заведений, а именно на возможность ими проходить качественную производственную практику.

С учетом приведенных фактов появляются организационно-экономические аспекты роста производительности на перевозках и в морских портах. Формируется системное единство: численности работников и величины производственных фондов; уровня текущих затрат и продолжительности производственного процесса. От-

сюда вытекает проблема соизмерения результатов труда и ресурсов, его определяющих. Повышение качества доставки грузов отражает два аспекта производительности труда: макроэкономический — сбережение результатов труда в производственной сфере и отраслевой — снижение трудоемкости транспортного обслуживания грузопотоков. Возрастает роль социальных факторов повышения производительности труда. Социальные проблемы должны решаться по программам, предусматривающим создание организационно-экономических условий стимулирования качества работ. Тогда эффективность (производительность) труда может быть рассчитана на основе отношения сумм: добавленной стоимости (созданная транспортным предприятием); внесистемного (экстернального) эффекта сформированного функциональной деятельностью транспортного предприятия; сопутствующего эффекта, на совокупность: суммарной прямой трудоемкости выполнения транспортной работы; снижение трудоемкости внесистемных организаций(обусловленное факторами деятельности морского транспорта); изменением трудоемкости на предприятии морского транспорта под влиянием внесистемных факторов.

Кроме того, необходимо учитывать, что влияние внешних факторов и структурных сдвигов снижает объективность натурально-вещественной формы измерения производительности труда на морском транспорте. Совершенствование расчета результатов труда требует оптимизации учета внутреннего оборота средств. В условиях равновесного состояния любого сегмента рынка морской торговли важна разработка механизма управления развитием на основе чистого результата — добавленной стоимости. [1, с. 239]

Конвенция MLC — 2006 года ставит условия развития инновационных технологий, которые в свою очередь изменяют роль труда на предприятиях морского транспорта, повышая значимость всех видов менеджмента. С изменением характера и условий труда усиливается проблема разделения и перемены труда, как фактора роста его производительности. Возникает задача выбора экономических границ сочетания устойчивости и мобильности профессий, стабильности и подвижности численности работников. Учитывая вышеописанный фактор труда, следует отметить, что именно от его высокой организации и обслуживания всех производственных процессов можно добиться непрерывной морской транспортировки грузов. В этих условиях согласно конвен-

ции, главное в менеджменте следует считать достижение согласованности взаимодействия на основе логистических принципов. При этом природа производственных отношений требует широкого применения показателей использования труда и капитала при условии, что показатели по труду просты, оперативны и объективны. Таким образом, Конвенция MLC — 2006 года эффективно повлияет лишь в том случае, когда установится правильная и слаженная работа при кооперировании звеньев государственного администрирования и бизнеса, поскольку ратификация документа усиливает ответственность государства за качественную подготовку плавсостава и специалистов инспектирования портов. Важно внедрение хай-тек технологий с учетом выделения отдельной статьи в государственном бюджете на реализацию данных условий. При этом выделяется выполнение бесплатного трудоустройства украинских моряков крюинговыми агентствами, что позволит продолжить начатый процесс вхождения нашей страны в международную морскую инфраструктуру.

Литература

1. Примачев Н. Т.: Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]; монография/ Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. International Labour Organization. [Electronic data] — Mode of access: <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>.

Хохолькова А. Д.,

*студентка 3 курса факультета транспортных технологий,
Одесский национальный морской университет*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ОФОРМЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ КОМПАНИЕЙ

В транспортном процессе появляются новые участники, выполняющие определенные функции согласно установленным правилам и законам для достижения поставленных целей. Среди основных целей данного процесса следует выделить внедрение более совершенной технологии перевозок в смешанном сообщении, осуществление мер по сокращению сроков доставки и улучшению сохранности грузов. Одним из путей

достижения указанных целей является развитие транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) предприятий, организаций и учреждений народного хозяйства.

На сегодняшний день существует большое количество публикаций, характеризующих деятельность транспортно-экспедиторских компаний [1-5]. Однако, организационно-правовой аспект оформления контейнеров транспортно-экспедиторской компанией исследован недостаточно. Совершенствование работы транспортно-экспедиторской компании за счет развития своевременного оформления контейнеров при доставке автотранспортом из порта в пункт назначения является залогом его успешной деятельности на рынке. В качестве примера можно рассмотреть работу компании «Транс Ворлд Контейнер» («ТВК»). Согласно статистическим данным в 2012 г., компанией было оформлено на 42 % больше TEU, чем в 2011 г., а в 2013 г. прогнозируется дальнейший рост данного показателя.

Организация оформления контейнера компанией. Клиент обращается к менеджеру транспортно-экспедиторской компании (обычно по электронной почте), с просьбой взять в работу следующий контейнер, а в приложении прикрепляет копию коносамента. Менеджер, в свою очередь, получив всю необходимую для него информацию, отправляет письмо с ответом о принятии данного запроса. Менеджер оформляет все необходимые документы, а бухгалтер оплачивает счета для того, чтобы судоходная компания, в распоряжении которой находится контейнер, отдала его «ТВК». При этом между «ТВК» и данной судоходной линией обязательно заключается договор, в котором четко указано, что после того, как груз будет доставлен клиенту, порожний контейнер будет возвращен в целости и сохранности в порт или на склад судоходной компании.

Оплата услуг, предоставленных «ТВК», происходит в следующем порядке: клиент оплачивает вознаграждение компании и возмещает ей расходы, связанные с предоставлением услуг, на основании выставленных «ТВК» счетов в течение 5 банковских дней от даты их выставления. В расходы обычно включают плату за погрузо-разгрузочные операции, хранение контейнера, так называемые локальные расходы. Размер суммы, которую должен будет оплатить клиент за получение груза, также зависит от времени прибытия судна и времени, когда клиент решит этот груз забрать.

В этих случаях к оплате грузополучателю начисляются штрафы — демередж и детеншен. Как правило, эти штрафы выплачиваются владельцу контейнера (судоходной линии).

Таким образом, чем быстрее транспортно-экспедиторская компания заберет такой «штрафной» контейнер и доставит его грузополучателю, тем меньше расходов у клиента компании.

В то же время в Украине существует компании, которые занимаются исключительно экспортными перевозками или параллельно ведут экспорт и импорт. Для компаний, занимающихся экспортными перевозками, и представительство которых находится в Одессе, необходимо отправлять свою машину или договариваться с перевозчиком о погрузке порожнего контейнера, загрузке его, например, в Киеве и доставке обратно. В таком случае, контейнер с импортным грузом доставляется в Киев, где его выгружают на складе клиента. Параллельно импорт-менеджер «ТВК» связывается с менеджером экспортного отдела компании N., которая запрашивает контейнер для экспортной перевозке. При этом компания N. делает запрос в линию о смене статуса контейнера с импорта на экспорт. Как только линия подтверждает запрос, начисление демереджа и детеншена автоматически останавливается, а ответственность компании «ТВК» за сдачу порожнего оборудования и его состояние снимается. Возможность экспортной загрузки и размер прибыли зависит от расстояния от места загрузки до места выгрузки, количества импортных контейнеров, готовых к загрузке экспортом, количества экспортных грузов, удовлетворяющих имеющееся количество контейнеров, максимального соответствия направления выгрузки и загрузки, удовлетворения имеющихся контейнеров всем требованиям запрашиваемых, готовности импортного контейнера к подаче на загрузку в установленные экспортной компанией сроки.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что развитие транспортной отрасли продолжается в ускоренном темпе. Информационный и технологический прогресс способствует развитию мирового хозяйства и транспорта, в том числе.

Литература

1. Ананьев Е. «Есть у экспедиторов закон» / Е. Ананьев // Порты Украины. — 2004. — № 04 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://portsukraine.com/>
2. Чуев А. О перспективе развития транспортно-экспедиторской деятельности в Украине / А. Чуев // Транспорт. — 2013. — № 13 — С. 64-67.
3. Скоробогатов А. 7 вопросов об ответственности экспедитора / А. Скоробогатов // Транспорт. — 2011. — № 15 — С. 66-68.

4. Романенко Е. М. Современная практика организации деятельности транспортно-экспедиторских компаний / Е. М. Романенко // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Одеса: ОНМУ, 2009. — № 29. — С. 164-175.

5. Коскина Ю. А. Общая характеристика видов деятельности экспедиторской компании на рынке морских перевозок / Ю. А. Коскина // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. — Одеса: ОНМУ, 2008. — № 13. — С. 217-227.

Логвинова Н. В.,

*студентка 2 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Транспортна система — це системне поєднання транспортної інфраструктури (шляхи сполучення, вокзали, аеро— та морські порти, трубопроводи), транспортних підприємств, власне транспортних засобів та системи управління. Ефективне функціонування транспортної системи є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України [1].

Дослідженням транспортної системи займається багато зарубіжних вчених, а саме: Л. Бойєр, К. Еванс, Б. Гібсон, Д. Ламберт, Р. Морган, М. Стоун та інші. Серед вітчизняних спеціалістів значний внесок зробили В. Г. Галабурда, С.Г. Фришев, Д. К. Прейгер, Г. М. Легенький, Ю. Є. Пашенко, А. М. Давиденко.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою автомобільного, водного, залізничного, повітряного та трубопровідного транспорту. Але, на жаль, ступінь її використання дуже низький, порівняно з іншими розвинутими державами. Тому транспортна галузь задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Суть проблеми — у відставанні вітчизняної транспортної системи від міжнародних стандартів. Дана робота спрямована на систематизацію заходів щодо удосконалення і розвитку вітчизняної транспортної галузі.

Для реформування транспортної системи, максимального її наближення до міжнародних стандартів потрібно реалізувати такі заходи.

Лібералізація транспортної діяльності, яка виражається у відмові від дискримінаційного регулювання, що призведе до скорочення транспортної складової у кінцевій ціні продукції.

Уніфікація і універсалізація транспортних засобів і технологій. За допомогою цього вітчизняна транспортна система стане відповідати світовим стандартам.

Транспарентність українського транспортного ринку. Включає в себе інформаційну відкритість, «фінансову прозорість» всіх етапів транспортування.

Об'єднання українських елементів міжнародних транспортних коридорів з іншими міжнародними коридорами і транспортними центрами. Оптимальні результати такої взаємодії можливі тільки при використанні якісно нових гармонійних технологій транспортно-перевантажувальних процесів.

Зменшення відходів та ощадливіше використання природних ресурсів в транспортній галузі, що включає в себе:

а) збереження мобільності при меншому використанні транспортних засобів;

б) впровадження жорстких критеріїв до існуючих видів палива (використання біопалива, електричної та сонячної енергії);

в) застосування безмоторних видів транспорту та ін..

Залучення інвестицій, зокрема закордонних. Вітчизняна транспортна система є застарілою, бо основна частина інфраструктури, транспортних засобів та підприємств дісталась нам у спадок від колишнього СРСР, тому вони є малоефективними і вимагають оновлення. Воно можливе лише при залученні значних коштів.

Кардинальна зміна контролю за перевезенням. Функціонуюча зараз система контролю не є ефективною, оскільки всі розвинені держави застосовують сучасні електронні, комунікаційні, інформаційні технології, а Україна використовує плоди наукового прогресу в меншому об'ємі, що треба виправити.

Удосконалення мережі дорожнього, морського, повітряного, трубопровідного, залізничного сполучення, а саме:

а) розвиток транспортних мереж у єдиному транспортному комплексі України на рівні євростандартів;

б) узгодження розвитку інфраструктури транспортного комплексу України з напрямками розвитку транспортного комплексу Євросоюзу;

в) забезпечення повноцінного та ефективного функціонування всіх видів транспорту, надання пріоритету розвитку водним ви-

дам транспорту як найбільш екологічним (згідно з Стратегією розвитку транспорту Євросоюзу);

г) розробка елементарно-функціональної інфраструктури (схеми розвитку транспортного комплексу у зв'язку з схемами розвитку продуктивних сил) та ін..

Оновлення транспортних засобів, загальний стан яких критичний. І знову ми бачимо, що строк використання так званої «спадщини СРСР» скоро закінчиться. Зростаючий попит на транспортні послуги з боку вітчизняних та іноземних користувачів не може бути повністю задоволений без кардинального оновлення рухомого складу [2].

Застосування та вироблення нових технологій транспортування. Для України, як для молодої держави, це є дуже важливим пунктом, бо такий захід забезпечить ефективний перерозподіл навантаження на різні елементи інфраструктури, визначить маловитратні методи транспортування, зробить їх домінуючими та призведе до оптимізації транспортної системи на технологічному рівні.

В умовах складних світових економічних процесів в Україні має діяти ефективна державна транспортна політика. Для цього потрібно гармонізувати правову базу з відповідним європейським законодавством. Європейська інтеграція — це курс на імплементацію європейських рецептів успіху на українському ґрунті [3].

Тобто, транспортна система повинна розвиватися у напрямку створення високотехнологічних, екологічно безпечних, соціально-адекватних, міжнародно-інтегрованих транспортних підприємств, транспортної інфраструктури, власне транспортних засобів та системи управління. Транспортна галузь потенційно може стати домінуючою в економічній системі.

Література

1. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%D0%BF>

2. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Емельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. — К.: НІСД, 2011. — 11 с.

3. Гайдучкий П. Україна. Проблеми інтеграції. // Національна безпека і оборона — № 4-5(141-142). — 2013. — 89 с.

*Долгова А. С.,
студентка 2-го курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА УКРАИНЫ

Морская политика государства — это определение и решение задач, направленных на обеспечение национальных, политических, экономических, социальных и военно-стратегических интересов в деятельности, связанной с использованием морских ресурсов, а также в международных отношениях. Она должна быть направлена на утверждение государственности Украины, выход общества на качественно новый уровень жизни.

Основными нормативными документами, касающимися морской политики Украины являются Распоряжение Кабинета Министров Украины от 20 мая 2009 № 545 «Об одобрении Концепции проекта Закона Украины «О морской политике Украины» и Постановление Кабинета Министров Украины от 7 октября 2009 № 1307 «Об утверждении Морской доктрины Украины на период до 2035 года».

На сегодняшний день существует множество проблем, связанных с развитием и проведением морской политики в Украине. К ним можно отнести следующие: неконкурентоспособность судоремонтной и судостроительной отрасли; изношенность основных фондов добывающей и перерабатывающей отрасли; неразвитость инфраструктуры инновационных предприятий; необеспеченность внутреннего потребительского спроса на морепродукцию (80 % импорт), отсутствие квот на вылов рыбы; отсутствие в общей системе административно-территориального устройства границ морской акватории, что способствует ее эксплуатации юридическими и физическими лицами без всяких ограничений, бесплатно и бесконтрольно и многое другое.

Целью морской политики является формирование конкурентоспособного морехозяйственного комплекса, обеспечение спроса и увеличение доли высокотехнологичного экспортоориентированного морского и речного транспорта, создание портовой инфраструктуры, конкурентоспособной в Черноморском бассейне, наиболее эффективное использование ресурсно-производственного потенциала.

Морская политика должна быть направлена на решение таких стратегических задач:

- осуществление единого государственного управления развитием торгового флота для полного и своевременного удовлетворения общественных потребностей в морских перевозках грузов и пассажиров; постоянного увеличения валютных поступлений от перевозки экспортно-импортных грузов и экспорта транспортных услуг;

- выделение дополнительных территорий для внедрения крупных стратегических инвестиционных проектов по строительству новых портов, обеспечивающих грузо-, пассажироперевозки и расширение имеющейся портовой инфраструктуры;

- усовершенствование ВМС Украины, реализация ими задач, связанных с обеспечением обороноспособности и защитой экономических интересов страны в Азово-Черноморском бассейне, других районах;

- достижение эффективного баланса добычи, переработки, использования и воссоздания минеральных и биологических ресурсов Черного и Азовского морей при условии гарантирования экологической безопасности;

- реализация возможностей национального морехозяйственного комплекса для интеграции Украины в мировую экономическую систему; защита интересов Украины как морского государства во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах [1].

Можно предложить несколько путей решения проблем.

Во-первых, необходимо подготовить проекты нормативно-правовых документов, стимулирующих размещение заказов, внедрить новые технологии на отечественных предприятиях судостроения и судоремонта.

Во-вторых, лоббировать государственный и внедрить местный комплекс мотиваций для инвестирования в инновационные технологии морехозяйственного комплекса.

В-третьих, расширить внутренние и внешнеэкономические связи, обеспечить транзитные международные перевозки, способствовать приобретению морского страхования [2].

В-четвертых, развивать и технически переоснащать основные производственные фонды морского транспорта; модернизировать и обновлять гидротехнические сооружения для создания современной портовой инфраструктуры.

Необходимым условием для совершенствования морехозяйственного комплекса Украины является также обеспечение потребностей экономики в минерально-сырьевых и энергетических ресурсах Черного и Азовского морей на основах создания и внедрения экологически безопасных и эффективных технологий добычи, транспортировки и переработки полезных ископаемых, освоения углеводородных ресурсов морского шельфа Украины.

Принятие Морской доктрины является важным шагом на пути предоставления морской политике Украины статуса приоритетной. Однако она лишь провозглашает интересы Украины в сфере морской деятельности и задачи государственной морской политики, но не пути их решения [3]. Для реализации Морской доктрины необходимо разработать целевые национальные программы развития торгового судоходства, а ее положения должны быть использованы при разработке проекта Закона Украины «О морской политике», при этом необходимо провести широкое обсуждение законопроекта с привлечением морской общественности и специалистов в области торгового судоходства — менеджеров морских портов, капитанов морских судов.

Литература

1. Щипцов О. А. Основи державної морської політики: навч. посіб. / О.А. Щипцов. — К.: 2002. — 207 с.
2. Федоров А. Ф. Морское право / А.Ф. Федоров. — О.: Фенікс, 2008. — 332 с.
3. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України у галузі торговельного судноплавства / Л.М. Давиденко. — Митна справа. — 2011. — № 1(73). — С. 93-99.

Кучерук А. М.,

*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,*

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Морегосподарський комплекс з другої половини XVIII ст. є стратегічно важливим фактором соціально-економічного розвитку, перш за все, Півдня, та й всієї України. Без потужного морегос-

подарського комплексу вкрай важко забезпечити обороноздатність держави.

Всі види морегосподарської діяльності, і особливо торговельне судноплавство, відрізняються надзвичайно високим ступенем інтернаціоналізації і міжнародного розподілу праці.

Саме тому конкурентний доступ до цих ринків забезпечить зняття всіх перешкод по відношенню до підприємництва та отримання норми накопичення на капітал, вищої за середнесвітову по відповідних видах економічної діяльності.

Як відомо, морська діяльність в Україні з кожним роком набуває все більшого значення, про що свідчить зростаючий з кожним роком інтерес законодавця до цієї сфери діяльності. Так, безперечно позитивним чинником стало прийняття Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Ця Доктрина вперше на законодавчому рівні закріплює такі ключові поняття, як морська діяльність, напрями морської політики держави, її мету та завдання, а також поняття морського потенціалу України, торговельного мореплавства. Прийняття Морської доктрини є значним досягненням щодо визначення нових підходів держави до формування основних цілей і завдань, форм і методів реалізації морської політики та розвитку законодавства у цій сфері. Але для того, щоб дана Доктрина не залишалася лише «декларацією добрих намірів», необхідним є впровадження низки механізмів її реалізації [1].

Проблеми розвитку морських акваторій, прибережних зон та регіонів набули в останній період життєдіяльності суспільства особливої актуальності, що пов'язано також із структурними зрушеннями в територіальній організації господарства з одного боку, і з інтенсифікацією морегосподарської діяльності — з іншого. Універсальний, хоча й різновекторний, суперечливий процес зрушення до моря характерний для господарств більшості морських держав, не виключенням є і Україна.

Повною мірою це стосується морегосподарського комплексу Приазов'я України, який є регіоном взаємодії одного з найбільш розвинутих індустріально-аграрних регіонів країни і морської екосистеми. Це призводить до зростання антропогенного навантаження на морегосподарський комплекс, ускладнення екологічних проблем, які супроводжують його розвиток. Тому перед наукою стоїть важливе завдання обґрунтування теорії та методики суспільно-

географічного дослідження морегосподарського комплексу, його ідентифікації у функціонально-галузевому та структурно-просторовому відношеннях з метою раціональної організації та ефективного управління розвитком [3].

Основу морегосподарського комплексу країни складають морський та річковий транспорт, рибпромисловий флот, підприємства з переробки риби, порти, підприємства суднобудування (у тому числі, суднове машино та приладобудування), судноремонт, судно-ве постачання та інші технологічно кооперовані підприємства.

Морегосподарський комплекс — важлива конкурентна перевага України у світовому розподілі праці, хоча б зважаючи на те, що Україна має виключно сприятливі геоекономічні умови для його роботи, Україна має необхідний науковий, проектний, освітній та виробничий потенціал для його інноваційного розвитку.

Не можна не враховувати, що ємність сучасних ринків величезна й постійно зростає. Однак, вихід на ці ринки можливий лише за умови створення в країні конкурентоздатного економічного механізму (податковий, митний, дозвільний, кредитний, бюджетний тощо) [2].

Тенденції ціноутворення на ринках морегосподарського комплексу та динаміка їх розвитку формуються спеціальними бізнес-режимами (оподаткування, кредитування, митного, дозвільного та бюджетної підтримки), котрі застосовуються найпотужнішими державами світу (Японія, Південна Корея, Китай та інші) протягом останніх 20-50 років. Частина з цих держав розпочинала створення та відтворення морегосподарського комплексу від нуля. Саме за рахунок використання цих спеціальних режимів протягом останніх кількох десятиріч, наприклад, у суднобудуванні відбулося радикальне зниження рівня цін на більшість класів суден та склався сучасний рівень міжнародного розподілу праці, в якому домінантами виступають Китай та Південна Корея.

Аналогічна ситуація має місце у судноплавстві, вилові риби.

Таким чином, сьогодні у ці світові ринки можна впевнено увійти, тільки застосувавши спеціальні режими регулювання діяльності морегосподарського комплексу, які забезпечать українським підприємцям конкурентні умови господарювання.

На превеликий жаль, в Україні були штучно створені умови відсутності попиту на продукцію (послуги) національного морегосподарського комплексу, за яких національні експортери та

імпортери не зацікавлені у найбільш вигідних умовах транспортування вантажів, рибалки — у привезенні виловів до власних берегів, суднобудівники — у будівництві суден для національних компаній тощо.

Література

1. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торговельного мореплавства // Митна справа. — 2001. — № 1. — 93 с.
2. Кіфу Ю. Місце і роль України в чорноморському регіоні: позиції фахівців / Заочний Круглий стіл 5 січня — 23 березня 2011р. // Національна безпека і оборона. — № 5. — 2011. — 43 с.
3. Пилипенко І.О. Морегосподарський комплекс Українського Приазов'я: суспільно-географічне дослідження: дис. канд. геогр. наук: 11.00.02: Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. — К., 2004. — 86 с.

Паладій М. М.,

*курсант 5 курсу факультета морського права і менеджмента,
Одеськая национальная морская академия*

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ЦИКЛИЧНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

В судоходной отрасли рыночные циклы являются одной из основных движущих сил, наряду с инвестиционными процессами и фрахтовой деятельностью. Они являются важным фактором функционирования рынка морской торговли, способствуя движению капитала из/в судоходной отрасли.

Циклический механизм рынка морской торговли отражает изменения соотношения спроса величины грузопотоков и предложения тоннажа. Из факторов, оказывающих влияние на спрос на тоннаж, наиболее важной причиной динамичности судоходства является цикличность развития мировой экономики. Это формирует особенности изменения спроса на тоннаж, который воздействует через морскую составляющую торговли. Исторически существовали тесные взаимоотношения между циклами мирового промышленного производства и циклами морской составляющей торговли [2]. Основной подъем объема морских перевозок связан с пиками циклов общеэкономической конъюнктуры. Как

показано на рис. 1, в 2011 г. сохранялась синхронизация изменений общемировых показателей ВВП, промышленного производства, торговли товарами и морских перевозок. За год темпы роста промышленного производства в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) замедлились и составили всего 2,1 % против 8,5 % в 2010 г. [1].

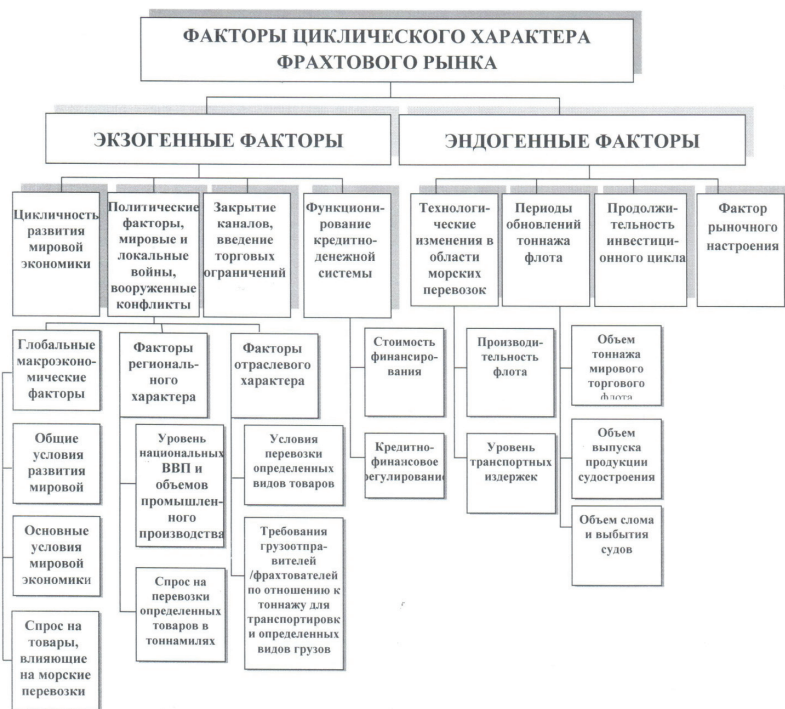
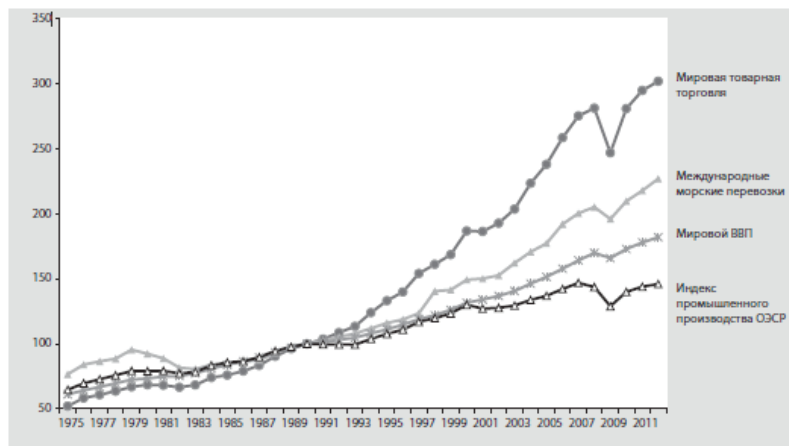


Рис. 1. Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового ВВП, международных морских перевозок и мировой товарной торговли

Еще более четкая взаимосвязь между общеэкономической конъюнктурой и международными морскими перевозками наблюдалась во время глобального финансового кризиса 2008-2009 гг., когда произошел обвал спроса на тоннаж и фрахтовых ставок во всех сегментах рынка морской торговли. Спрос на тоннаж

испытывает также влияние цен на перевозки другими видами транспорта в случае взаимозаменяемости перевозок.

Исследование механизма фрахтового рынка позволяет выделить основные факторы циклического характера судоходного рынка, среди которых могут быть выделены экзогенные (внешние) и эндогенные (внутренние) (рис. 2).



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD Main Economic Indicators, May 2012; Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2012 год; публикуемого ЮНКТАД (*Обзор морского транспорта* (различные выпуски); World Trade Organization (table A1a); а также пресс-релиза 658 Всемирной торговой организации (ВТО) за апрель 2012 года: "World Trade 2011, Prospects for 2012". Индекс морских перевозок за 2012 год рассчитан на основе прогнозов темпов роста, опубликованных фирмой "Кларксон ресерч сервисес" в издании "Shipping Review & Outlook" весной 2012 года.

Рис. 2. Факторы циклического характера фрахтового рынка

В судоходной отрасли можно выделить четыре фазы циклическости рынка:

– фаза «приобретения и строительства флота» — от нижнего диапазона падения цен вверх, длительностью около 3-4 лет. Финансовый капитал в морском бизнесе концентрируется, достигая наивысших отметок. В этот период цикла флот проходит стадию модернизации. Размещается значительный портфель заказов, обеспечивающий судостроителям работу на длительный период. Цены на подержанные и новые суда растут;

– фаза «коррекции рынка» — в диапазоне верхнего пика цен, длительностью около 1-2 лет. Судовладельцы сокращают объем заказов на постройку судов, вследствие чего судостроительные

мощности и финансовый капитал морского бизнеса также сокращаются. Цены на подержанные и новые суда стабилизируются и находятся на высоком уровне;

– фаза «падения рынка» — от верхнего диапазона пика цен вниз, длительностью около 2-3 лет. Резко сокращается объем заказов на строительство судов. Предложения на подержанные суда превышают спрос, происходит падение цен на суда и их списание. Рынок падает и постепенно входит в стагнацию;

– фаза «стагнации рынка» — в диапазоне нижней точки падения цен, длительностью около 1-2 лет. Цены на подержанные и новые суда стабилизируются и находятся на низком уровне. Спрос на суда все еще низкий, но постепенно начинает расти и далее, когда потери от списания флота будут компенсированы вводом в эксплуатацию новых судов, будет повторен весь цикл, но уже на более высоком уровне.

В настоящее время на мировом рынке наблюдается фаза «падения рынка». Цены на постройку судов упали, судовладельцы уменьшили объем заказов на новое судостроение, финансовый капитал морского бизнеса сократился, наблюдается переизбыток провозной способности. Это связано с тем что замедление темпов роста промышленной активности вызывалось и проведением во многих развивающихся странах более жесткой денежно-кредитной политики. Так, например, в Китае отмечается снижение объема промышленного производства относительно параметров предыдущего периода [1].

В ближайшее время, по мере исчерпания накопленного за годы экономического бума портфеля заказов, мировое судостроение войдет в фазу «стагнации рынка». Новый период роста отрасли прогнозируется не ранее 2015 г. — фаза «приобретения и строительства флота».

Литература

1. Review of Maritime Transport 2012//UNCTAD. — С. 2, 5, 7, 23.
2. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
3. Пол Р. Кругман. Международная экономика / Пол Р. Кругман, М. Обсфельд. 5-е изд. — СПб.: Питер, 2003. — 589 с.

*Капчинская О. А.,
студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ХАРАКТЕРИСТИКА МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Рынок транспортных услуг представляет собой куплю-продажу услуг по перевозке, транспортировке грузов из одной страны в другую. Он характеризуется наличием особых субъектов. К ним следует отнести потребителей услуг (пассажиров и владельцев багажа), а так же субъектов, которые предоставляют эти услуги (перевозчики и экспедиторы). Так же важную роль среди участников рынка играют органы гос. власти [1].

Древнейший и самый большой по объему рынок транспортных услуг образует морской сектор, который в настоящее время преимущественно обеспечивает перевозку грузов.

С развитием новых условий хозяйствования в мировой экономике происходят изменения на рынке транспортных услуг.

К важным современным тенденциям на рынке морских транспортных услуг относят обострение конкуренции между перевозчиками. Для решения этих противоречий ЮНКТАД разработала нормы поведения для судоходных компаний. Этот документ требует от них постепенный отказ от монопольного положения на рынке, в пользу компаний из развивающихся стран.

Другая значимая тенденция возникла еще в 1920–х годах, но сохранилась до сих пор. Это так называемый «удобный флаг» или «открытая регистрация». Согласно международным нормам каждое судно должно иметь принадлежность к какой-либо стране, но на практике суда далеко не всегда регистрируются в тех странах, гражданами которых являются судовладельцы, что обусловлено законодательством парламента, высоким уровнем налогообложения и т.д.

Следующей тенденцией, характерной для мирового рынка транспортных услуг является усиление роли азиатских стран. В 2000–х годах большинство заказов выигрывали именно азиатские судостроители. В первую очередь Китая, Южной Кореи, Гонконга, Сингапура и т.д. Кроме того, повышается роль стран Азии и в портовом хозяйстве, в том числе в переработке контейнеров: из

20 крупнейших контейнерных портов мира только 5 являются европейскими, 2 американскими, а остальные 13 — азиатскими [2].

Одной из современных тенденций следует также считать специализацию морских портов. В мире существует около трех тысяч морских портов. К наиболее крупным из них относятся порты с годовым грузооборотом более 10 миллионов тонн. На сегодняшний день рейтинг крупнейших морских портов выглядит так:

1. Порт Шанхая, Китай. Сегодня на шанхайский порт приходится более 30-ти процентов всего мирового контейнерооборота.

2. Порт Сингапура. Его годовой грузооборот составляет более 29 млн. единиц. При этом общий грузооборот порта продолжает расти.

3. Порт Гонконга. Его суммарный грузооборот достигает более чем 24 млн. единиц в год.

4. Порт Шэнчжэнь, грузооборот, которого ежегодно увеличивается и уже превысил 23 млн. единиц в год.

5. Южнокорейский порт Пусан. Объемы перевалки составили более 21 млн. единиц.

6. Порт Нинбо (Китай) — грузооборот 15 млн. тонн в год.

7. Порт Гуанчжоу (Китай) — 14,5 млн. тонн.

8. Порт Циндао (Китай) — 13 млн. тонн в год.

9. Порт Дубай (ОАЭ) — 12,8 млн. тонн в год.

10. Роттердам (Нидерланды) — крупнейший порт Европы, грузооборот 12 млн. тонн в год [3].

На морских пассажирских перевозках специализируются такие страны как США, Франция, Греция и Италия.

Таким образом, рынок транспортных услуг является важным звеном в развитии мировой экономики. В настоящий момент он характеризуется существованием как положительных, так и отрицательных тенденций. Их тщательный анализ позволит странам занимать достойное место в рейтинге морских держав.

Литература

1. Рынок транспортных услуг [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.bibliotekar.ru/mezhdunarodnye-otnosheniya-1/87.htm>.

2. Тенденции развития мирового рынка транспортных услуг в условиях глобализации [Электронный ресурс]. — http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/ekonomika/2007_12/R6/3.pdf.

3. Рейтинг крупнейших морских портов мира [Электронный ресурс]. — <http://www.seafarersjournal.com/news/view/rejting-krupnejshih-morskih-portov-mira>

СУЧАСНИЙ СТАН ПОРТІВ УКРАЇНИ

Сьогодні морська транспортна система України не повною мірою придатна до забезпечення процесу міжнародних перевезень. Збільшується знос технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на обсяги перевезень. Внаслідок цього, в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів з міжнародних ринків транспортних послуг. Таким чином, важливим науковим завданням є визначення проблем та перспектив розвитку портового господарства України в сучасних умовах.

Україна має 18 морських торгових портів, розташованих у басейнах Чорного, Азовського морів та у гирлах Дунаю і Дніпра. Найпотужніші порти (Іллічівськ, Південний, Одеса) концентруються навколо м. Одеси [1].

Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще у минулому сторіччі, (за винятком Іллічівська, Південного, Жовтневого та Усть-Дунайська) досі не здійснено необхідну реконструкцію.

Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70 %. До 30 % причалів, які мають незадовільний технічний стан. Близько 2 % довжини причального фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується. Приблизно 80 % портових огорожувальних споруд побудовані ще 50-100 років тому, і тільки 20 % — мають вік 20-30 років. Потребує також ремонту або повної реконструкції 70 % площі складів та інших об'єктів портового господарства. Технічні засоби забезпечення безпеки судноплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) в свою чергу, потребують ремонту і модернізації.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди

енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) у нинішньому технічному стані також потребує профілактичного і капітального ремонту. Спеціалізація і оснащеність українських торгових портів не відповідає сформованим вимогам, перспективній структурі і обсягам зовнішньоторговельних вантажопотоків. В результаті цього ефективно використовується лише близько 25 % потенціальної потужності морських портів України.

Крім того, діючі умови функціонування портів, поява нових форм господарювання обумовили необхідність змін в законодавстві. Позитивним зрушенням існуючої ситуації слід вважати прийняття Закону України «Про морські порти України». Існуючий сучасний порядок проходження та оформлення суден, вантажів та пасажирів в пунктах пропуску через державний кордон України в морських торговельних портах є застарілим та не відповідає міжнародним стандартам. Все це проявляється у надмірному догляді вантажів, відсутності належної системи аналізу ризиків. Як наслідок цього, відбувається відтік вантажів до морських портів інших країн, в яких митні процедури є спрощеними [2].

Таким чином, основними проблемами, які стримують збалансований розвиток портів і України, є:

- спад обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою (глибина та довжина причалів), низьким рівнем здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт (якість, технологічність, швидкість), процедур оформлення транзитних документів, подальшими посиленнями конкурентів;
- законодавство в сфері митного оформлення та перетину кордону є недостатньо прозорим, що суттєво ускладнює прикордонні операції та збільшує їх тривалість та вартість;
- спад прибутковості портів у зв'язку з подальшим зносом їх основних засобів, зниженням вартості послуг як результат росту внутрішньої конкуренції;
- недофінансування галузі на оновлення основних засобів, зниження завантаженості портів у зв'язку з втратою транзиту, розрізнених планів щодо нарощення потужностей, і як результат, внутрішньої конкуренції між українськими портами;
- повільне вдосконалення транспортних та перевантажувальних технологій, недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

— низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії морського з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надходження інвестицій у розвиток портів.

Отже, одним з основних завдань національної морської політики України має бути перегляд засад стійкого розвитку вітчизняних морських портів. До важливих напрямів розвитку морських портів слід віднести заохочення притоку інвестиційних ресурсів, спрямованих на розвиток портових господарств, модернізація основних фондів, забезпечення матеріально-технічного і технологічного розвитку портової галузі та підготовки кадрів, комплексний розвиток та підвищення конкурентоспроможності портової галузі на міжнародній арені.

Література

1. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України [Електронний ресурс].—Режимдоступу:http://www.diplomus.in.ua/load/referaty/problemi_ta_perspektivi_rozvitku_morskikh_portiv_ukrajini/194-1-0-48219.
2. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

Старник Н. Ю.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

В сучасних умовах розвиток морської торгівлі обумовлює переміщення виробництва з високорозвинених країн до країн з низькою собівартістю виробництва продукції. В наслідок чого формуються нові схеми морської торгівлі, що здатні змінити традиційну конфігурацію світової торгівлі та обумовити регіоналізацію міжнародної економічної діяльності тощо. Такі тенденції можуть призвести до зростання значення регіональних (локальних) транспортних комплексів, які в морських державах часто формуються на базі морських торговельних портів.

Аналіз ринку портових послуг свідчить, що з 445,8 млн. тонн обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами в Чорномор-

сько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси — 172,8 млн. тонн (38,8 %), за ними — українські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %) Грузії (5,0 %) і Туреччини (5,0 %) [1].

Основним фактором, який стримує розвиток національного портового ринку, є низький рівень конкурентоспроможності українських портових підприємств. В країні не в повній мірі сформоване інституційне середовище, морське право, система транспортної логістики, в наявності високе загальне податкове навантаження на морський бізнес, слабо розвинена національна фінансово-кредитна система. Існуючий міжнародний поділ праці та жорстка конкуренція на ринку портових послуг вимагають постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на належному техніко-економічному рівні.

Нестабільною залишається вантажна база українських морських портів, що залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей та транзитних вантажів. Після різкого падіння вантажопотоків — с 69 млн тонн в 2007 р. до 44,2 млн тонн у 2010 р., у 2011 р. транзит зріс на 7,5 % (до 47,6 млн тонн). Структура транзиту через українські порти у 2011 р. виглядала наступним чином: 71,8 % — Росія, 20,2 % — Казахстан, 5,7 % — Білорусь, 2,3 % — інші держави. Разом з тим, як зазначають експерти, зростання відбулося переважно за рахунок Казахстану, в той час, як російські вантажі зросли лише на 0,3 млн тонн [2].

Тому основною проблемою, що стоїть перед морськими портами на даний час, є загроза можливої втрати вантажопотоків.

Для вирішення зазначеної проблеми стратегічним пріоритетом розвитку портової системи України повинні стати підвищення конкурентоспроможності українських портів через створення регіональних логістичних центрів на базі основних морських транспортних вузлів «Велика Одеса», Українське Придунав'я тощо для оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, що будуть об'єднувати підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із наданням різноманітних сервісних послуг щодо вантажів, суден та пасажирів;

Задля підвищення рівня конкурентоспроможності портової системи важливим є розгляд питання ефективної взаємодії держа-

ви та портового бізнесу. Найбільш ефективним і прозорим механізмом взаємодії між державою та приватними інвесторами була визнана концесія. Це підтверджують досвід успішних морських держав та висновки міжнародних експертів. Механізм концесії допоможе відновити зношену на 90 % інфраструктуру державних портів та збільшити їх потужності, залучити додаткові транзитні вантажопотоки у порти та підвищити їх конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку [3].

Активізація процесу залучення приватних інвесторів дозволить підвищити техніко-технологічний рівень, покращити процес організації портової діяльності, що є передумовою забезпечення достатнього рівня конкурентоспроможності портової системи, що позитивно відобразиться на результатах соціально-економічного розвитку України в цілому.

Література

1. Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики і можливості (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України): Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції (19-20 квітня 2012 р.). — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. — 208 с.
2. Ильницький К. Казахстанский транзит // Порты Украины. — № 2. — 2012. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>.
3. Закон України «Про концесії» від 16 липня 1999р. № 997-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

Згардан О. С.,

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛИХ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Сьогодні життєво важливим є вирішення проблем розвитку малого бізнесу у складі морегосподарського комплексу України, налагодження його ефективної та тісної співпраці з великими підприємствами. Розбудова економіки України та її інтеграція до євро-

пейської економіки обов'язково повинні відбуватись з використанням малого підприємництва як потужного важеля цієї розбудови.

Значення розвитку малого підприємництва в складі морегосподарського комплексу підсилюється тим, що бізнесу менш за все пощастило у відношенні державної підтримки. Недооцінка малого підприємництва, ігнорування його економічних і соціальних можливостей можуть бути кваліфіковані як великий стратегічний прорахунок, який може призвести до багатьох народногосподарських негативів.

Мале підприємництво і його розвиток в регіонах України здійснюється в умовах незбалансованої політики держави, яка спричиняє ряд проблем. Слід зауважити, що саме мале підприємництво значно сприяє соціальному розвитку, оскільки виступає значним джерелом надходжень до місцевих бюджетів. На сучасному етапі мале підприємництво робить вагомий внесок у збільшення загальних обсягів виробництва, створює сприятливе середовище для розвитку конкуренції, забезпечує сильнودیючі стимули до інноваційної та високоефективної праці. Мале підприємництво у складі морегосподарського комплексу представляє собою найбільш гнучку, динамічну форму організації господарської діяльності. Світовий досвід і практика господарювання показують, що найважливішою ознакою ринкової економіки є існування і взаємодія багатьох великих, середніх і малих підприємств, їх оптимальне співвідношення.

До основних причин гальмування діяльності малого підприємництва у складі морегосподарського комплексу України відносять [1]:

- 1) недопрацьованість законодавства з питань розвитку малого підприємництва;
- 2) високі податки, що змушують деяких суб'єктів малого та середнього підприємництва йти в тіньову економіку;
- 3) недостатня державна фінансова-кредитна і майнова підтримка малих підприємств;
- 4) відсутність дієвого механізму реалізації державної політики щодо підтримки малого бізнесу;
- 5) недосконалість системи обліку та статистичної звітності малих підприємств;
- 6) обмеженість інформаційного та консультативного забезпечення;

7) недосконалість системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для підприємницької діяльності.

Для подолання ряду таких проблем можна використати зарубіжний досвід функціонування малих підприємств. Світовий досвід свідчить про те, що ефективність функціонування економіки будь-якої країни здебільшого залежить від оптимального поєднання в ній малого, середнього та великого бізнесу. Останнім часом у світі спостерігається тенденція лідерства в структурах економічних систем різних країн малих та середніх підприємств, розвиток яких в сучасних умовах є одним із важливих факторів вирішення соціально-економічних проблем у державах взагалі та в окремих їх регіонах зокрема.

Головними напрямками державної підтримки малих та середніх підприємств у зарубіжних країнах є усунення бюрократичних перешкод на шляху їх створення та функціонування; надання їм прямої фінансової підтримки; полегшення їм доступу до джерел фінансування; зменшення податкового тягаря; підвищення їхнього інноваційного потенціалу; сприяння активному використанню ними електронної торгівлі.

Таким чином, шляхи вирішення проблем малого бізнесу в складі морегосподарського комплексу України можна покращити за рахунок :

- 1) створення дієвої нормативно-правової бази, що включає:
 - розвиток спрощеної системи бухгалтерського і податкового обліку та звітності малих підприємств;
 - прийняття закону «Про малий бізнес», який регулюватиме всі економічні та правові аспекти забезпечення розвитку малого підприємництва;
 - внесення змін до вже діючих законів, що регулюють малий бізнес.
- 2) організації фінансової підтримки і допомоги малому бізнесу внаслідок:
 - створення спеціальних установ для кредитування малих підприємств;
 - спрощення податкового законодавства і зменшення кількості зборів і відрахувань;
 - надання малим підприємствам державних гарантій у вигляді державних боргових зобов'язань.
- 3) організаційне забезпечення малого бізнесу:

– впровадження регіональних програм підтримки і розвитку малих підприємств;

– організація роботи окремої ланки виконавчої влади, яка би займалася виключно питаннями малого бізнесу.

4) створення забезпеченості інформацією та кадрами, що включає:

– створення спеціалізованих консультативних центрів з надання інформації підприємцям;

– організація програм підготовки і перепідготовки кадрів за державний рахунок.

Отже, ситуація щодо розвитку малого підприємництва у складі морегосподарського комплексу України залишається проблемною. Законодавчі органи і надалі намагаються усувати основні недоліки, проте поки що не досить ефективно. Для покращення результатів розвитку малого підприємництва в сфері морегосподарського комплексу України необхідний подальший розвиток нормативно-правової бази.

Література

1. Іванілов О. С. Економіка підприємства / О.С. Іванілов. — К., 2009. — 729 с.
2. Чекаловець В.І. Підприємницька діяльність на морському транспорті / В.І. Чекаловець, Н. Г. Гребенник: навч. посібн. — Одеса: Фенікс, 2011. — 368 с.

Наконецний Т. Б.

*студент 2 курсу факультету цивільної та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАХОДИ З РОЗВИТКУ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Транспорт є невід’ємною частиною економіки України. Доля транспорту в формуванні ВВП перевищує 15 %. На долю транспортного комплексу припадає 80 % об’єму експортних послуг і майже 20 % загального експорту держави.

Провідна роль належить морському транспорту, який забезпечує економічну стійкість будь-якої морської держави, в тому числі і України. Швидкий розвиток технологій потребує відповідного правового регулювання. В Україні правове регулювання морегос-

подарського комплексу далеко не ідеальне, і тому в даний час іде активне реформування законодавства України. Це дасть змогу морегосподарському комплексу функціонувати більш ефективніше.

Морегосподарському комплексу з часів здобуття Україною незалежності не приділялась належна увага. За час незалежності Україна прийняла наступні закони, які регулюють діяльність морегосподарського комплексу: Закон України (далі — ЗУ) «Про морські порти України», який був прийнятий 17 травня 2012 р., «Кодекс торговельного мореплавства України», який був прийнятий 23 травня 1995 р. Це далеко не весь перелік елементів нормативної бази. Сюди можна віднести Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України і багато інших. В даний час існує ряд проблем пов'язаних з недосконалістю нормативної бази регулювання діяльності портової системи України. Саме тому на даний час іде активне реформування нормативної бази регулювання діяльності портової системи України.

Морська реформа охопила 20 підприємств морської галузі України — 18 державних портів, ДП «Дельта-Ллоцман» та Керченську морську переправу. Стратегічні об'єкти інфраструктури цих підприємств перейшли під контроль нового державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Зокрема, до таких об'єктів, згідно із Законом, належать гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден. Тобто, морська реформа позбавляє морські порти можливості функціонувати у тому вигляді, в якому вони працювали минулі роки. Можна зробити висновок, що зміна організаційно-правової форми діяльності державних морських портів уже розпочалась і її подальший успіх можливий тільки за наявності ефективної програми роздержавлення морських портів. Перш за все потрібно відповісти на наступні питання:

1. Яким чином буде проведений розподіл повноважень між інвесторами і державою?
2. Яким чином буде проведено розподіл майна між інвесторами і державою?
3. Чий економічні інтереси будуть переважати?

Законодавець щодо цих питань нам говорить, що всі суперечності між інвесторами і державою будуть вирішуватися шляхом компромісу. Але, як цей компроміс буде визначатись?

Також виникає питання, що буде з об'єктами які знаходились на території морського порту і не належали державі, чи перейдуть вони у державну власність? Ні, вони не перейдуть у державну власність, якщо вони не становлять стратегічного значення для України. У разі, якщо об'єкти, які знаходились на території морського порту не належали державі і становлять стратегічне значення для України, відповідно компенсація буде здійснюватися на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Морська портова галузь потребує інвестицій на суму 25 млрд. грн. Власними силами держава не зможе модернізувати порти. Саме тому було прийнято принципове рішення реформувати морську галузь та забезпечити доступ приватного капіталу на взаємовигідних умовах. Відповідно, якщо приватний капітал буде залучатися, буде проводитись модернізація портової системи України, а отже збільшиться пропускна здатність портової системи України.

Збільшення пропускної спроможності морських портів України тягне за собою і збільшення прибутку. Морегосподарський комплекс на даний момент, як вже зазначалось, знаходиться не в кращому стані, і саме тому збільшення прибутку з одного боку допоможе інвесторам наростити капітал, який потім буде вкладений у об'єкти морегосподарського комплексу, з іншого боку, допоможе поповнити державний бюджет. Не менш важливим фактором є те, що портова система України стане привабливою для іноземних інвесторів. Прикладом може слугувати кредит Китайської народної республіки у розмірі 1,5 млрд. дол. За словами представників Китайської Народної Республіки, цей кредит наданий Україні на розвиток залізниці і морегосподарського комплексу.

В морських портах планується побудувати зернові елеватори для зберігання зерна. Також відповідно до даної угоди Україні заключила договір з китайською компанією «COSCO» — одним із світових лідерів вантажоперевезень морським транспортом. Компанія «COSCO» буде займатись не тільки перевезенням українського зерна, но і проведе моніторинг морських портів України, акваторій

і запропонує ті місця, які привабливі для нових терміналів, як зернових, так і грузових.

Отож, можна зробити висновок, що державно-приватне партнерство морських портів є прийнятною для України. Це, насамперед, пов'язано з тим, що дана організаційно-правова форма діяльності відкриє нові можливості як і для інвесторів, так і для держави. Головна перевага полягає в тому, що морегосподарський комплекс України стане знову конкурентоспроможним

Література

1. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2013. — № 7. — Ст.65.
2. Організаційно-правові основи функціонування морегосподарського комплексу України: монографія / О.М. Кібік, О.П. Підцерковний. — Одеса, «Фенікс», 2012 — 159 с.

Негода К. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Виходячи з того, що саме морський транспорт є однією з найважливіших логістичних ланок у просуванні української аграрної продукції на світових ринках, від його роботи значною мірою залежить конкурентоспроможність українського зерна та інших видів продукції у світі, продовольча безпека держави, внутрішні закупівельні ціни і доходи сільськогосподарських підприємств тощо, слід звернути належну увагу й на значення морських портів України, які безпосередньо пов'язані з вищезазначеним видом транспорту. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. визначає правові, економічні і організаційні принципи діяльності в морських портах України. Слід зауважити, що морська галузь вже давно потребувала нового законодавчого врегулювання — порти регулювались на підставі Кодексу торгового мореплавства, який був прийнятий ще у 1995 р.

На основі аналізу публікацій вчених — економістів, правознавців можна сформулювати такі позитивні та негативні аспекти.

До недоліків положень вищезазначеного слід віднести :

1. Закон обмежує економічну конкуренцію в морській галузі, всупереч ст. 22 Конституції України істотно звужує обсяг існуючих прав приватного морського бізнесу і носить дискримінаційний характер для тих суб'єктів господарювання, які до набрання чинності цим законом у законний спосіб збудували власні перевантажувальні потужності (термінали) поза межами існуючих державних морських портів [4].

2. Прийнятий закон не повною мірою узгоджується з чинним Земельним кодексом України в частині визначення та зміни меж морських портів і морських терміналів та обмежує конституційно закріплені права органів місцевого самоврядування щодо розпорядження землями морського транспорту та водного фонду в межах відповідних населених пунктів.

3. Розділом III закону на державне підприємство — Адміністрацію морських портів України покладено невластиву суб'єктам господарювання функцію державного регулювання (ст.17 Закону), що призводитиме до порушення конституційного принципу розподілу та реалізації влади.

Виходячи із перспективних моментів розвитку портового господарства України, відповідно до закону «Про морські порти України» маємо таку ситуацію:

1. До прийняття Закону в Україні не було єдиної стабільної юридичної бази для залучення можливого приватного капіталу у портову галузь. Сьогодні ця юридична база у нас нарешті з'явилась.

2. До прийняття закону абсолютно було незрозуміло, яким чином приватний інвестор міг вкладати свої кошти у розвиток морської галузі. Документ ж чітко прописує обов'язки держави та інвестора, встановлює єдині та чіткі правила для їхньої співпраці.

3. Закон врегулював правовідносини, пов'язані з організацією та експлуатацією морських портів України.

4. Положення Закону сприяють повноцінному становленню відповідної законодавчої бази для діяльності морських портів в сучасних умовах [5].

5. У Законі автори дуже чітко визначили процедуру створення та функціонування портів (ст. 10 Закону).

6. Закон на законодавчому рівні визначає статус акваторії і території порту. Правовий зміст цих двох складових морського порту, визначений ст. 74 Кодексу торговельного мореплавства, отримав більш детальне регулювання у ст.ст. 13, 14 Закону.

Законодавче закріплення роботи та організації морських портів в Україні з урахуванням сучасних тенденцій відіграє, на мою думку, чималу роль, оскільки, посиляючись на вищенаведені позитивні аспекти даного закону можна впевнено сказати, що вони переважають над недоліками та надають надію на подальший розвиток морегосподарського комплексу в Україні.

Та все ж таки існування Закону України у даній редакції без виправлення наявних у ньому недоліків, може призвести до негативних наслідків і погіршення існуючого становища підприємств морського транспорту, які наразі розташовані поза межами існуючих морських портів — державних підприємств, монополізації ринків навантажувально-розвантажувальних робіт та суміжних ринків, а також до погіршення інвестиційного клімату в галузі морського транспорту та стану захищеності приватних інвестицій.

Література

1. Конституція України//Відомості Верховної Ради України. — 1996.— № 30. — Ст. 141.
2. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 № 4709-VI. // Відомості Верховної Ради України. — 2012. — № 41. — Ст. 546.
3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 № 176/95// Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 32. — Ст. 267
4. Драпайло Ю. 3. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу // Актуальні проблеми держави і права. — 2012. — Вип. 65. — С. 397-404.
5. Селіванов М. М. Правові наслідки реорганізації морських портів // Юридична газета. — 2012. — № 49. — С. 25 — 26.

Баурда М. С.,

*студентка 3 курсу факультету економіки та менеджменту,
Міжнародний гуманітарний університет*

УЧАСТЬ МОРСЬКОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Морська галузь — важливий чинник економічного розвитку приморських країн. Її стабільне функціонування дозволяє країні більш повно реалізувати матеріальні та людські можливості, а також конкурувати на міжнародній арені та сприяти динамічному соціально-економічному розвитку країни.

З огляду на потенційні можливості і реальний стан морської галузі, в Україні питання з відновлення статусу як морської держави є надзвичайно актуальними. Участь України у міжнародному морському суднопластві є незначною. Впершу чергу, це пов'язано з відсутністю конкурентоспроможного морського флоту.

В контексті глобальних тенденцій сучасний стан морської галузі України характеризується наступними тенденціями:

- на тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулось різке скорочення кількості українського флоту;
- відсутність в Україні дієвої державної стратегії з розвитку морської галузі;
- відсутність уваги з боку держави до проблем торговельного та пасажирського суднопластва.

Відсутність флоту гальмує розвиток торговельного мореплавства країни, які істотно знижують можливості країни.

В практиці морського суднопластва розповсюдженними є механізми "зручного прапору", які перебувають під власністю офшорних компаній [1, с. 122].

У 2010 р. під прапором інших країн було зареєстровано 197 суден, що належать українським власникам. Серед них найбільші (37) зареєстровані в Камбоджі, 30 — на Мальті, 16 — у Ліберії. Як результат, державний та місцеві бюджети України не отримують значних коштів у вигляді податків.

Зрозуміло, що жодної мотивації для реєстрації і будівництва флоту в Україні не існуватиме доти, доки не буде вирішене питання пільгового оподаткування судноплавного бізнесу на рівні, який забезпечить його конкурентоспроможність на регіональному фрахтовому ринку.

Сьогодні для українських судовласників основною перешкодою для реєстрації під національним прапором побудованого і купленого нового тоннажу є, наймовірніше, не стільки оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, скільки наявність ПДВ і митного збору на новозбудований і куплений флот.

Істотною перешкодою є також система регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а питання комплектування екіпажів та оплата праці плавскладу сьогодні не є такими нагальними.

Зазначені проблеми зумовлюють необхідність прийняття закону України про Міжнародний реєстр суден України та вдосконалення чинного законодавства стосовно створення конкурентних

засад реєстрації суден щодо захисту майнових прав власників та кредиторів і забезпечення прийнятих норм оподаткування судноплавної діяльності на міжнародному рівні [2, с.34].

Подальший розвиток судноплавства України повинен бути пов'язаний з введенням нової системи реєстрацій суден під державним прапором, вдосконалення структури флоту, яка б відповідала тенденціям міжнародних морських перевезень. Саме такі заходи підвищать ефективність функціонування економіки країни.

Література

1. Буркинський Б. В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б. В. Буркинський, М.І. Котлубай. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 406 с.
2. Котлубай О. М. Тенденції розвитку торговельного судноплавства в сучасних умовах / О. М. Котлубай // Экономические инновации. — Вып. 25. — 2006. — С. 34-45.

Ильиных Ю. М.,

*студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА КРУИЗНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ

Рынок круизных услуг — самый динамично развивающийся и прибыльный сектор мирового туристического рынка. На протяжении последних сорока лет рынок круизных услуг переживает второе рождение, исследователи говорят даже о некоем «круизном буме» на туристических рынках всех стран мира. Основные лидеры мирового рынка круизных услуг, американские компании Carnival Group, Royal Caribbean International и Princess Cruises, ежегодно обслуживают более 6 миллионов туристов на бортах более 150 комфортабельных круизных лайнеров. Среднегодовые темпы роста сектора мирового рынка круизных услуг составляют около 6-8 % [1].

На сегодняшний день рынок круизных услуг в Украине является относительно неразвитым, что приводит к потере дополнительных финансовых ресурсов, рабочих мест и негативно сказывается на развитии отечественного морехозяйственного комплекса в целом.

Основной проблемой активного, стабильного развития рынка круизных услуг в Украине является отсутствие высокотехнологичной, качественной инфраструктуры. Речь идет и о морских и речных портах, коммунальной инфраструктуре, транспортном сообщении и т.д. Так, даже те морские порты, которые специализируются в обслуживании круизных пассажиров, в первую очередь, в Одессе, Севастополе и Ялте, не имеют возможности принимать суда без ограничения длины, соответствующих современным условиям пассажирских терминалов, транспортного сообщения с центральной частью города, другими вокзалами.

Также важной проблемой следует считать высокую степень риска финансовых капиталовложений в развитие рынка круизных услуг в Украине, что связано с длительной окупаемостью таких инвестиций, их высокой стоимостью.

Еще одна проблема, сдерживающая развитие рынка круизных услуг в Украине, — это отсутствие комфортабельных лайнеров с современной туристической инфраструктурой. В Украине организуются круизы на одном двух небольших судах, как правило, значительного срока эксплуатации, и чаще всего арендованных на время. Они не имеют никаких конкурентных преимуществ по сравнению с иностранными круизными судами, а значит, и возможности успешно конкурировать с ними, ни по цене, ни по качеству. В качестве примера можно рассмотреть судно «Принцесса Елена», которое совершает круговые рейсы по линии Одесса — Стамбул — Одесса. Стоимость круиза составляет приблизительно 755 дол. за чел., а в каютах более низких категорий отсутствует душ и туалет. Такой уровень цен сопоставим со стоимостью европейских круизов линий первого класса, таких как Royal Caribbean International и Mediterranean Shipping Company. Поэтому Украина принимает участие на мировом рынке круизных услуг лишь в роли принимающей территории, что не соответствует ее историческому прошлому и имеющемуся в распоряжении потенциалу. Кроме того, про интерес к украинскому сегменту Черного моря свидетельствует ежегодный, хотя и незначительный рост количества судозаходов круизных лайнеров (табл. 1) [2].

На государственном уровне отсутствует системная поддержка развития отечественного рынка круизных услуг. Действующая законодательная база практически не затрагивает вопросы пред-

оставления круизных услуг, не соответствует нормам международного морского права.

Таблица 1.

Количество судозаходов круизных лайнеров в морские порты
Украины

Морской порт	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Одесса	58	72	73	78
Ялта	61	65	67	72
Севастополь	59	45	45	31

Также лимитирующими факторами развития рынка круизных услуг в Украине являются высокие портовые сборы, отсутствие полноценного взаимодействия всех участников рынка, рекламы отечественного круизного продукта Украины на главных рынках Европы и Северной Америки.

Учитывая вышеуказанные проблемы, сдерживающие развитие рынка круизных услуг в Украине, и в условиях его перспективности, особую важность приобретают возможные пути их решения. К ним необходимо отнести такие:

- модернизация портовой и городской инфраструктуры туристических морских центров для приема пассажиров круизных судов, совершенствование организации таможенных мероприятий по оформлению круизных пассажиров;
- поиск инвесторов, готовых финансировать развитие украинского сегмента круизного рынка;
- поддержка со стороны государства, прежде всего в сфере создания благоприятного налогового, таможенного, пограничного, инвестиционного климата для развития отечественного круизного бизнеса;
- обеспечение возможности строительства новых современных круизных крупно- и малотоннажных судов с использованием долгосрочного ипотечного кредита под залог самого судна;
- создание морского кластера, аккумулирующего ресурсы отечественных судоходных компаний, морских портов, туристических фирм, банков, государственных структур и т.д. в целях развития национального морского пассажирского флота и круизного бизнеса;

— применение механизмов государственно-частного партнерства, в том числе передача пассажирских терминалов в концессию.

Таким образом, указанные пути разрешения имеющихся проблем в сфере развития рынка круизных услуг в Украине позволят создать необходимые условия для увеличения количества судозаходов иностранных и отечественных круизных лайнеров.

Литература

1. Cruise market growth [Electronic data] — Mode of access: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>.
2. Тищенко Е. Круизы Черного моря: маршруты, динамика, тенденции / Е. Тищенко // Порты Украины — № 8. — 2008. — С.15-16.

Цихисели Л. Р.,

*студентка 5 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В УКРАИНЕ

Тенденцией современной экономики является быстрые темпы развития такой ее отрасли как туризм. Одним из наиболее динамично развивающихся видов туризма в мире является морской круизный туризм. Анализ мирового рынка морского туризма показывает, что существует тенденция ежегодного увеличения туристов, желающих осуществить морские путешествия на 10 %.

Любое государство, обладающее морскими портами и имеющее многовековую историю, прилагает максимум усилий для развития этого перспективного направления туристского бизнеса, который не только связан с высокой экономической эффективностью инвестиционных вложений, но и является весомой характеристикой политической стабильности государства, способом укрепления его имиджа на международном рынке [3].

Интенсивность развития глобального круизного судоходства на основе увеличения провозной способности и структуризации качества услуг ведущими мировыми операторами резко расходится с игнорированием этого процесса в Украине. Ни институциональные транспортные организации, ни предпринимательские структуры не учитывают, что поворотные точки в практи-

ческой плоскости отражают либо потерю денежного потока, либо потерю ценности предприятия, либо наступление благоприятного позиционирования в конкурентном пространстве.

Украина в девяностых годах XX в. входила в число лидеров круизного судоходства, оперируя флотом в основных круизных регионах мира. В настоящее время в связи с полной утратой пассажирского флота потенциал Черного моря используется эпизодически [2].

Сегодня Украина имеет необходимый потенциал для развития круизного туризма в качестве принимающей стороны и организовывающей круизы. Поэтому актуальным является вопрос о возрождении круизного судоходства и перспективах формирования и развития морского туризма в нашем государстве.

Круизный туризм относится к специальным видам туризма, который объединяет в себе несколько видов туризма — рекреационный, спортивный, лечебно-оздоровительный, познавательный. Круизинг — это международный бизнес комплекс рыночных структур, который соединяет несколько определенных международных рыночных сегментов. Круизный туризм делится на: морской круиз (путешествие обычно по замкнутому кругу с радиальными поездками из портов во внутренние районы стран) и речной круиз (путешествие водным транспортом по внутренним водным артериям (рекам, озерам, каналам)) [5].

На данный момент рынок морских круизных перевозок переживают период подъема. Украина также с успехом может развивать данный сектор услуг. Но для этого ей необходимо решить ряд существующих проблем.

Среди факторов, препятствующих развитию и эффективному функционированию круизного судоходства в Украине, можно выделить объективные и субъективные причины. К объективным причинам следует отнести: природные условия, обуславливающие сезонный характер круизного бизнеса, нетранзитность Черного моря из-за его географического положения.

К негативным факторам субъективного характера следует отнести политико-правовые, связанные с отсутствием государственных программ развития круизного туризма, благоприятного правового климата для иностранных инвестиций в эту сферу, правовых условий, способствующих популяризации круизов среди национальных туристических компаний, сложность и длитель-

ность процедуры паспортного и таможенного контроля, которые неоправданно усложняют процесс оформления круизных судов при их заходе в украинские порты, завышенные портовые сборы [4]; социальные, связанные с напряженностью, обострением экологической обстановки, инерционностью мышления в сознании жителей стран СНГ о необходимости развития туризма в регионе; инвестиционные, связанные с отсутствием морского флота и капиталоемкостью вложений на его восстановление, строительство соответствующих причальных линий, долгосрочный характер окупаемости данных инвестиций; институциональные — неразвитость инфраструктуры всех видов водного туризма от морского круизного туризма до активного использования маломерных катеров и яхт для экскурсий и морских прогулок; нехватка объектов индустрии отдыха и развлечений [1], отсутствие достаточного для перевозки туристов автобусного парка, отсутствие парковочных мест на туристских маршрутах, возле основных памятников архитектуры и истории. До сих пор не учитываются интересы престарелых туристов, инвалидов — колясочников, которые по данным исследований составляют очень большой процент путешествующих на лайнерах. Наблюдается отсутствие отечественной базы пассажирского судостроения [4], маркетинговые, предусматривающие проведение мероприятий по привлечению потребителей круизных путевок (реклама, расширение ассортимента услуг, повышение качества сервиса, мониторинг) [1]. Отсутствие квалифицированных профессионалов, способных в кратчайшее время обеспечить приём 2 — 3 тысяч пассажиров, является негативным фактором. Не хватает гидов — переводчиков, хорошо знающих исторический материал. Нет продуманной, отработанной, интересной, динамичной программы захода [4].

Для преодоления субъективных проблем круизного судоходства в Украине необходимо создание научных, организационных, экономико-правовых рычагов. Основными направлениями, способствующими развитию морского туризма, являются разработка государственных программ в этой сфере; создание экономико-правовой почвы, в частности в области налогообложения, для привлечения инвесторов; объединение усилий причерноморских портов, в том числе для совместного представления черноморского круизного направления на международной арене; разработка маркетинговых стратегий в этой сфере. Проблемы субъективного

характера также должны преодолеваются объединенными усилиями соседних стран.

В заключение можно сказать, что Украина имеет очень выгодные ресурсы для развития круизного судоходства. Для того, чтобы улучшить свой экономический потенциал, нашему государству необходимо уделить значительное внимание формированию и функционированию данной сферы услуг.

Литература

1. Куценко С. В. Проблемы и перспективы развития морского туризма в Крыму / С. В. Куценко // Особенности развития регионов Украины в новых экономических условиях: материалы второй всеукраинской научной web-конференции молодых ученых. — Симферополь: ДИАЙПИ, 2011. — С. 24 — 26.
2. И. А. Голубкова. Принципы структурирования морского круизного бизнеса / И. А. Голубкова // Вісник ДІТБ. — 2011. — № 15. — С. 27. — 31.
3. Логунова Н. А. Проблемы и перспективы развития круизного судоходства в Украине / Н. А. Логунова // Культура народов Причерноморья. — 2007. — № 111. — С. 46 — 50.
4. Н. А. Логунова. Эффективность круизного туризма: критерии оценки / Н. А. Логунова // Вісник ДІТБ. — 2012. — № 16. — С. 198 — 203.
5. Н.О. Зацепіна. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Н.О. Зацепіна // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — 2012. — Вип. XXXIV. — С. 232 — 234.

Дидык Ю. С.,

*студентка 5 курса факультета экономики и управления,
Одесский национальный морской университет*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ НА ПРИМЕРЕ КРЮИНГОВОЙ КОМПАНИИ

Человеческий капитал является одним из важных источников развития предприятия, достижения цели и получения прибыли крьюинговой компании. Это определяющий фактор повышения конкурентоспособности в отрасли, поэтому необходимость инвестирования в человеческий капитал даёт возможность максимизировать результаты компании и повысить её эффективность деятельности.

В условиях происходящих экономических процессах, в центре которых главную роль всегда будет занимать человек, со своим мнением, навыками и приоритетами. Число компаний увеличивается, исследуются все новые направления деятельности, процесс развития технологий позволяет упростить работу этих компаний, достичь результатов в более короткий срок, но неотъемлемую роль играет человеческий ресурс. Инвестируя в человеческий капитал, компании инвестируют в конечный результат, в будущее своего бизнеса.

Исследования вопроса инвестирования в человеческий капитал, наблюдаются в трудах [1], четкое определение человеческого капитала сформулировал в своей книге [4], в работе [2] можно проследить исследование вопроса управление человеческими ресурсами в крьюинговых компаниях. Авторы работ [3, 6] рассматривают важность вложений в образование, но вопрос инвестирования в человеческий капитал крьюинговых компаний остается открытым. Поэтому цель данной работы заключается в исследовании целесообразности инвестиций как в персонал крьюинговых фирм, так и в моряков, которые по договору трудоустройства являются сотрудниками крьюинговых компаний.

Крьюинговая компания предоставляет услуги трудоустройства морякам, ориентируясь на запросы судовладельцев. Рассмотрим пример крьюинговой компании, которая работает от имени судовладельцев, то есть ее доходом является вознаграждение судоходной компании за комплектацию экипажа,

Данного рода предприятие направлено на непосредственный прямой контакт с моряком, его задача выбрать из ряда моряков, тех, кто обладает рядом профессиональных и человеческих качеств, знаний и документов, подтверждающих их профессиональную пригодность.

Эту основную функцию компании выполняют инспектора крьюинга, от их добросовестной работы и зависит удовлетворения запроса заказчика (судовладельца) и моряка и успешность всей крьюинговой компании.

Проведенное исследование показало, что в крьюинговых компаниях следует акцентировать внимание не только на привлечение более квалифицированных моряков, но и на инвестирование в человеческий капитал самой крьюинговой компании, например,

оплата обучения своих сотрудников, что в значительной степени повлияет на результат работы компании.

Литература

1. Беликов А. В. Ротация персонала: стаття [Електронний ресурс] / А. В. Беликов // Сайт strana-sovetov.com — 2012. — Режим доступу до статті: <http://strana-sovetov.com/career/3993-staff-rotation.html>.
2. Бундюк Р. А. Экономические показатели деятельности крьюинговых предприятий / А. Р. Бундюк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наукових праць. — Вип. 33. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 63-75.
3. Дикий Р. В. Менеджмент. Управление персоналом / Р.В. Дикий. — К.: Украина, 1998. — 421 с.
4. Лукашевич В. М. Економіка праці та соціально-трудові відносини: навчальний посібник / В. М. Лукашевич. — Львів: Новийсвіт 2010, 2010. — 424 с.
5. Чернишевський А. Л. Система професіонально-кваліфікаційного просування працівників в Україні // Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля А. Л. Чернишевский. — Луганськ: Янтарь, 2007. — С. 108-118.
6. Ярошенко І.С. Право соціальногозабезпечення: Навч. посіб. / І.С. Ярошенко. – К.: КНЕУ, 2005. — 232 с.

Главацкая В. В.,
*студентка 5 курса факультета экономики и управления,
Одесский национальный морской университет*

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЮИНГОВОЙ КОМПАНИИ

В условиях стремительного развития морской отрасли, в частности судоходства, важную роль играет деятельность по комплектованию экипажа судов, которая осуществляется либо крьюинговыми компаниями, либо специальными подразделениями судоходной компании. Качество этой работы играет важную роль в осуществлении морских перевозок.

На сегодня проблеме оценки эффективности работы крьюинговых компаний уделяется большое внимание [1-5]. При этом в различных работах недостаточно четко указаны различия в схемах работы крьюинговых компаний, что влияет на формирование их финансовых результатов.

Можно выделить несколько схем работы в процессе оказания рекрутинговых услуг в судоходстве.

Первая схема предполагает классический вариант работы кадрового агентства, т.е. оказание услуг по набору персонала на запрашиваемые работодателем должности и оказание услуг по трудоустройству для соискателей работы. Такие компании работают во всех отраслях. Кадровое агентство не работает от лица судоходной компании и не выступает её представителем, это значит, что за оказание услуг по трудоустройству моряков оно не несет ответственности.

При второй схеме, создается крьюинговое агентство, которое также может работать по двум вариантам.

В первом случае, крьюинговое агентство сотрудничает с несколькими судоходными компаниями и оказывает им услуги на основании договора (обычно на 1 год с возможностью продления) по найму моряков. Чаще всего, на начальном этапе работы, судоходная компания обращается к крьюинговой компании с заказом о поиске 3-4 членов экипажа, офицеров старшего командного состава. В дальнейшем судоходная компания принимает решение о продолжении сотрудничества, на основании качества выполненной работы.

Во втором случае, крьюинговые агентства работают по варианту «крю — менеджмент», т.е. созданное судоходной компанией крьюинговое агентство, базирующееся на том, чтобы найти, подготовить и отправить на судно максимально грамотного в своей должности специалиста, который бы удовлетворил всем запрашиваемым требованиям судоходной компании.

С учетом постоянного развития и работы мирового судоходства, крьюинговые компании играют важную роль в комплектации экипажей, для работы моряков на морском транспорте. За счет этого осуществляется бесперебойная работа в сфере морских перевозок. Таким образом, необходимо стремиться к тому, чтобы деятельность в крьюинговых компаниях, осуществляющая набор персонала на суда судовладельцев, была максимально результативной и эффективной.

Различные схемы деятельности крьюинговых компаний предполагают разные условия формирования финансового результата и оценку эффективности работы.

Литература

1. Бундюк Р. А. Экономические показатели деятельности крюинговых предприятий / А. Р. Бундюк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наукових праць. — Вип. 33. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 63-75.
2. Вінніков В. В. Економіка підприємства морського транспорту: Підручник для вузів водного транспорту / В.В. Вінніков. — Одеса: РІЦ ХЕТК Моряк: ОКФА, 1999. — 352 с.
3. Гадков С. Н. Что мы знаем о современном рынке труда моряков: статья [электронный ресурс] / С. Н. Гадков // Сайт www.pdfindir.com — 2010. — Режим доступа до статті: <http://www.pdfindir.com/BIMCO-ISF-Manpower-2010-Update-~-Main-Report-and-Annexes-pdf-1.html>.
4. Геліч Н. В. Методи і форми оцінювання персоналу підприємства // Львівська комерційна академія, економічна секція / Н. В. Геліч. — Львів: Мир, 2007. — С. 34-41.
5. Крамаренко В.І. Управління персоналом фірми / В.І. Крамаренко. — К.: ЦУЛ, 2003. — 272 с.

Серпутько А. И.,

*студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЮИНГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

На сегодняшний момент Украина занимает 4 место в мире как страна-поставщик рабочей силы на рынке труда в сфере морской деятельности. Численность украинских моряков на рынке труда составляет от 80 до 100 тыс. чел. (одесский сектор при этом оценивается приблизительно в 75-80 тыс. моряков трудоспособного возраста) [1].

Украинский рынок труда моряков имеет ярко выраженную экспортную направленность. С момента обретения Украиной независимости получили распространение первые агентства, занимающиеся посреднической деятельностью по трудоустройству моряков, так называемые крюинговые предприятия.

Предметом профессиональной деятельностью крюингового предприятия является оказание посреднических услуг между судовладельцем или оператором судна, имеющим определенные потребности в плавсоставе, и моряком, желающим найти или сме-

нить работу. В Украине функционирует сотни фирм, которые предлагают крьюинговые услуги для морских специалистов. В настоящее время крьюинговые компании так или иначе присутствуют в любом портовом городе на территории Украины (в Одессе -более 200, по 30-35 в Мариуполе и Севастополе, до 15-20 в других портовых городах) [2].

Современные условия функционирования компаний судовладельцев обуславливают то, что услуги украинских моряков пользуются определенной популярностью. Судовладельцы экономят на питании экипажа, расходы на которое могут составлять 5-6 дол. США в день. Уровень заработной платы украинского моряка, в среднем, составляет от 500 до 1500 дол. США в месяц, что в несколько раз меньше, чем у моряков из стран Западной Европы или Северной Америки.

С целью защиты украинских моряков крайне необходимой была ратификация Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 г. (MLC-2006), которая вступила в силу 20 августа 2013 г. MLC представляет собой значительный шаг вперед по улучшению трудовых прав и трудовых стандартов для украинских моряков, так как, закрепляет их права на безопасное и надежное рабочее место, справедливые условия занятости, достойные условий жизни и труда и т.д.

В связи с вступлением в силу MLC-2006, украинские крьюинговые предприятия обязаны пройти сертификацию по новым международным стандартам и подтвердить свое право на занятие этим видом деятельности. По оценкам экспертов, ряд крьюинговых предприятий будут вынуждены уйти с рынка, так как условия их деятельности не соответствует требованиям Конвенции.

Кроме того, согласно Конвенции крьюинговые предприятия отныне не должны взимать плату за поиск рабочих мест, а визу моряка должен оплачивать работодатель. Моряки обязаны лишь нести расходы, связанные с получением медицинского сертификата, национальных удостоверений, паспорта или аналогичных личных проездных документов. Новый подход, с одной стороны, активно поддерживается различными Ассоциациями и профсоюзами моряков, а, с другой стороны, вызывает резкий протест со стороны многих крьюинговых предприятий.

Таким образом, несомненно, что ратификация Украиной Конвенции MLC-2006 — это положительный шаг, так как способ-

ствує розвитку легального крyїнгового бізнесу, з гарантіями і соціальною захищеністю моряків. Нo в то жє время, она озна-чаєт пересмотр сути и особенностей крyїнговой діяльності в Україні в ближайшеє время.

Литература

1. Кадровое будущее морской Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступа: // http://transas.ru/Media/Default/Publications/2013/2013_04_5.pdf.
2. Крyїнг: анализ рынка труда плавсостава Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступа: <http://www.seaman.com.ua/articles/019/>.

Юськевич Н. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ УКРАЇНИ

Проблема порушення трудових прав моряків України є гострою, особливо в умовах фінансової кризи, кризи в судноплаванні та дисбалансу попиту та пропозиції моряків України, особливо в секторі рядового складу. Це призводить до того, що моряки обмежені у виборі роботи та змушені погоджуватись на несприятливі умови праці з високим ступенем ризику невивлати заробітної платні, допомоги по страхових випадках (у випадках смерті моряка на службі, втратою працездатності, травмами) [1, с. 8].

У 2006 р. під егідою Міжнародної організації праці була прийнята Конвенція про працю в морському судноплаванні (далі — Конвенція), яка покликана регулювати трудові відносини та відносини з приводу пенсійного забезпечення моряків держав, які ратифікували дану конвенцію [2]. Конвенція встановлює низку важливих вимог в частині порядку найму моряків на роботу, оформлення договору найму, відповідальності крyїнгових агентств, що працюють на території держави-учасниці за дотримання положень Конвенції. Іншими словами питання, більшість з яких Україна обходила стороною у їх вирішенні.

В доповіді Н.І.Карпачової «Про стан дотримання та захист прав моряків в Україні» особлива увага приділяється проблемам та питанням забезпечення соціальними гарантіями моряків. Для

вирішення даних проблем омбудсмен пропонує нашій країні ратифікувати дану Конвенцію, яка передбачає механізм соціального захисту моряків і створення системи обов'язкового страхування. Вона зобов'язує судновласників укладати контракт з моряком, легалізувати його заробітну плату, виплачувати компенсації сім'ям моряків [3, с. 12].

Що стосується питання пенсійного забезпечення моряків, то тут також спостерігається ряд особливостей. Відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» право на отримання пенсій за рахунок солідарної системи пенсійного страхування мають винятково ті громадяни, які застраховані в системі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування в порядку, передбаченому цим Законом, та мають необхідний для призначення відповідного виду пенсії страхових стаж [4]. При цьому загальнообов'язковому державному пенсійному страхуванню підлягають громадяни, які працюють в Україні на підприємствах, створених відповідно до законодавства України або на їхніх філіях/представництвах за кордоном, а також представництвах іноземних підприємств, які функціонують на території України (в такому разі вказані роботодавці сплачують до Пенсійного Фонду України (далі — ПФУ) відповідні страхові внески, чим забезпечують накопичення страхового стажу своїх працівників, необхідного для нарахування відповідних пенсій).

Українські моряки працюють на судах під іноземним прапором, що належить іноземним компаніям, які і слугують в якості роботодавців у відносинах із моряками. Зрозуміло, що іноземні компанії — судновласники не сплачують страхових внесків до ПФУ, у зв'язку з чим період роботи українського моряка на іноземному судні, як правило, не включається до складу страхового стажу та не береться до уваги при розрахунку пенсії.

Описуючи варіанти вирішення згаданої проблеми, слід зазначити, що на міжнародному рівні питання пенсійного забезпечення працівників-мігрантів врегульовано міждержавними угодами про співробітництво в сфері соціального захисту, які, як правило, передбачають взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченої за законодавством однієї договірної держави, при визначенні розміру пенсії в другій договірній державі — за місцем основного проживання такої особи.

Іншим варіантом вирішення проблеми врахування періоду роботи вітчизняних моряків на іноземних суднах є добровільна участь моряків у солідарній системі пенсійного страхування, яка реалізуються через укладення договору про добровільну участь у даній системі між моряком та територіальним органом ПФУ за місцем проживання останнього, а також добровільної сплати страхових внесків до ПФУ вказаним морякам в порядку та розмірах, передбачених договором.

Важливе значення для забезпечення та гарантування прав морякам відіграє Профспілка працівників морського транспорту України (ППМТУ). І хоча спочатку дана профспілка не відзначилася особливим впливом на соціальний захист моряків, однак завдяки тісному зв'язку з Міжнародною федерацією робітників транспорту (далі — ІТФ), ППМТУ все ж вдалось суттєво покращити соціально-економічні умови українських моряків, а саме підвищити рівень заробітної плати, отримати можливість для моряків працювати під зручним прапором та закріпити це підписанням відповідного колективного договору, укладеного ІТФ [5, с. 149].

Однак, питання захисту моряків, які не належать до морської профспілки, залишається відкритим.

Саме тому, на законодавчому рівні, шляхом узгодження національних норм із нормами міжнародного права, необхідно вирішити ряд таких питань, як:

1. Запровадити взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченої за законодавством однієї договірної держави, при визначенні розміру пенсії в другій договірній державі — за місцем основного проживання такої особи.

2. Посилити значення та створити сприятливі умови для функціонування та діяльності українських морських профспілок, які б здійснювали захист прав не тільки моряків-членів таких об'єднань, а й усіх інших моряків.

3. Збільшити участь моряків у недержавному пенсійному забезпеченні.

Таким чином, реалізація запропонованих заходів дозволить покращити систему соціального захисту моряків України.

Література

1. Д. Колодяжний Деякі особливості нарахування пенсій українським морякам, які працюють на іноземних суднах // Юридична газета. — № 33-34. — 2012. — С. 8-9.

2. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні від 23 лютого 2006 року. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_519/conv.

3. Виступ Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини Ніни Карпачової під час представлення у Верховній Раді України Щорічної доповіді про стан дотримання та захисту прав і свобод людини в Україні від 14 січня 2011 року // Голос України від 20.04.2011. — № 72. — С.11-14.

4. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 № 1058-IV // Голос України від 22.08.2003. — № 150.

5. К. В. Женгал Проблеми діяльності морських профспілок в умовах становлення незалежності України // Інтелігенція і влада. — 2012. — Вип. 25: Історія. — С.143-150.

Подколзина А. О.,

*студентка 3 курсу факультета економіки и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

До 1991 г. отрасль судостроения в Украине, в рамках Советского Союза, занимала одну из лидирующих позиций в мире, обеспечивая треть мирового военного и гражданского судостроения. Но со временем позиции, которые занимала отечественная отрасль судостроения, были практически безвозвратно утрачены. В период с 2002 по 2009 гг. было расторгнуто около 20 % контрактов на строительство судов, размещенных на украинских судостроительных заводах.

На сегодняшний момент лидерами на мировом судостроительном рынке являются Китай (38 %), Южная Корея (33 %) Германия, Италия, Финляндия и другие европейские страны (6 %) [1]. Одной из приоритетных целей государственной политики Украины должно быть возрождение отрасли судостроения, а имеющийся ресурсный потенциал создает условия для достижения указанной цели.

К основным проблемам, которые сдерживают развитие отечественной отрасли судостроения, относятся, в первую очередь, низкий уровень загрузки производственных мощностей, значительный рост затрат при строительстве судов, отсутствие распространенной во многих странах практики финансирования судостроения с

рассрочкой платежей, в том числе с использованием системы лизинга. Украинские банки практически не предоставляют кредиты в целях покупки судов, что связано с рискованностью и достаточно длительной окупаемостью подобных инвестиционных проектов.

Таким образом, существующие проблемы привели к тому, что судостроительные предприятия Украины загружены в среднем на 25 — 30 % имеющегося потенциала и ориентированы на выполнение небольшого количества экспортных заказов на строительство деталей судов.

В последние несколько лет на государственном уровне осуществляются попытки возрождения отечественной отрасли судостроения, которые пока не привели к реальным положительным результатам. так, согласно распоряжению КМУ № 581-р от 6-го мая 2009 г. одобрена Стратегия развития отрасли судостроения на период до 2020 г. Основной задачей этой стратегии является возрождение отрасли судостроения в Украине и ее статуса морской державы.

К основным направлениям развития отрасли судостроения в Украине необходимо отнести следующие:

- государственное стимулирование деятельности научно-технических и проектно — конструкторских учреждений и организаций в сфере судостроения;
- проведение модернизации, технического перевооружения и обеспечения эффективного использования производственных мощностей судостроительных заводов;
- усовершенствование нормативно-правовой базы по вопросам стимулирования развития судостроения в Украине;
- внедрение льготного кредитования для отечественных компаний, заинтересованных в приобретении продукции судостроения;
- продвижение новых видов отечественной продукции судостроения на мировой рынок;
- привлечения стратегических инвесторов путем предоставления льготных для них условий.

С 23 сентября 2013 г. Министерство промышленной политики разрабатывает возможности предоставления государственных гарантий для привлечения иностранных кредитов на украинские предприятия судостроительной отрасли в объеме около 5 млрд.

грн. [2] Особенно актуальным этот вопрос встал в связи с вступлением в силу Закона Украины «О морских портах».

Кроме того, идет активная работа над размещением государственных заказов на строительство судов и плавучих конструкций, а именно на технику для проведения дноуглубительных работ в портах.

Однако, не смотря на позитивность подобных мероприятий, их все равно недостаточное количество. Для кардинальных изменений в сфере судостроения в Украине речь должна идти о масштабной реструктуризации морехозяйственного комплекса в целом.

Литература

1. Лидеры судостроения в мире [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nepran-boat.com/yacht/istoriya-sudostroeniya-ukrainy>.
2. Судостроение Украины — в поисках спасательного круга [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://allday.in.ua/economy/news.php?id=57669>.

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

*Бабійчук А. В.,
студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

КОНЦЕСІЯ ЯК НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНА ФОРМА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки в цілому. Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції у світову транспортну систему, насамперед як держави, що має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом [1].

Таким чином, в зв'язку з реформуванням морської галузі України, стратегічним планування її розвитку, питання концесії, як форми розвитку діяльності торгівельних морських портів стає вкрай актуальним.

Концесія — надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [2].

Концесії — це найбільш ефективна на даний час система для залучення приватного сектору до розвитку морських портів і їх експлуатації, оскільки в цьому випадку порти залишаються у дер-

жавній власності, а інвестори отримують гарантії захисту вкладених коштів, можливість прогнозованої довгострокової роботи, розвивається інфраструктура портів, зношеність якої сьогодні складає близько 70 %.

Після вступу в силу Закону України «Про морські порти України» з'явилася необхідна нормативно-правова база для залучення приватних коштів до галузі портового господарства.

У вищезгаданому Законі відносини з приводу концесії врегульовано спеціально у ч. 2 ст. 23 і ч. 1 ст. 26. Їхні положення підтверджують альтернативність цих відносин щодо приватизації. Видається, що приватизація у морських портах не набуде значного поширення в Україні, тож великі інвестиції можна залучати в портове господарство на основі договорів концесії. На підтвердження даної тези можна навести такі факти: Закон передбачає, по-перше, що все стратегічне майно, тобто акваторії, гідротехнічні споруди, причальні стінки, інфраструктура загального користування перейде до Адміністрації морських портів — новоствореного державного підприємства, по-друге Закон «Про морські порти України» чітко вказує на те, що Адміністрація не може бути приватизована, адже власне самі порти, як державні підприємства, після реорганізації стануть державними стивідорними компаніями, що дозволить їм виступати партнерами інвесторів у реалізації проектів розвитку і модернізації портів на засадах державно-приватного партнерства.

Що ж до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, то їх приватизувати взагалі неможна. У загальній формі забороняється їх передача й у концесію, але стосовно цього є важливі винятки. Причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися в концесію у складі єдиних майнових комплексів. Таким чином, концесійний договір має укладатися на єдиний майновий комплекс, до складу якого можуть входити перераховані вище об'єкти [3].

Особливо хотілося б зауважити, що в цих нормах відображається та знаходить свій розвиток принцип збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту (п. 8 ст. 4 Закону «Про морські порти України»), що є важливим фактором для розвитку та накопичення державної власності [3].

Крім того, така форма державно-приватного партнерства як концесія вигідна також своїм відплатним характером, оскільки концесіонер зобов'язується виконувати грошові відрахування концесієдавцю.

Концесійні платежі — це економічна основа концесійної моделі. Українське законодавство визначає розмір концесійного платежу, виходячи з вартості основних фондів об'єкта концесії. Однак, з точки зору економіки, ймовірно більш прогресивним було б визначення розміру концесійного платежу за результатами концесійного конкурсу, як платежу, що запропонував переможець конкурсу, який забезпечує найнижчі тарифи та інші найвигідніші умови. Проблема сучасної української методики розрахунку концесійних платежів може розглядатись з двох точок зору: державно-орієнтованої та соціально-економічної.

Державно-орієнтований підхід означає максимальний захист економічних інтересів держави як власника об'єктів концесії. У абз. 1 п. 1 ст. 12 Закону «Про концесії» проголошується правило, що концесійні платежі вносяться незалежно від наслідків господарської діяльності. Концепція обчислення платежів від вартості основних фондів створює однозначну та зрозумілу економічну прив'язку, яка мінімізує концесійні ризики держави-концесієдавця [2].

З точки зору соціально-економічного підходу, концесійний платіж, який визначається вартістю основних фондів, є недостатньо ефективним, оскільки він не стимулює підвищення рівня виробництва та зменшення витрат. Споживачі зацікавлені в тому, щоб концесіонер запроваджував найнижчі тарифи, а зниження тарифів можливо лише при зменшенні витрат на виробництво. Тут концесійний платіж, що визначається вартістю основних фондів, може стати недоліком.

Література

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затв. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р // Офіційний Вісник України, — № 34, — ст. 76.
2. Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 № 997-XIV// Відомості Верховної Ради України, — 1999, — № 41, — ст.372.
3. Закон України «Про морські порти» від 17.05.2012 № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України, — 2013, — № 7, — ст.65.

ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ КОМУНАЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Розвиток морської галузі відіграє для України важливу роль у міжнародних зв'язках. Беззаперечними є економічні та соціальні вигоди від формування національних пароплавних компаній. Але, на жаль, їх розвиток на сучасному етапі демонструє тенденції регресу. Актуальним питанням є можливість створення судоходних компаній з урахуванням комунальних інтересів, що є одним із можливих способів реанімації галузі.

Питання розвитку комунального пароплавства в Україні потребує більш детального правового забезпечення. Але, для створення працюючої системи комунальних пароплавств, надзвичайно важливим є розробка основних принципів функціонування та розвитку такого роду підприємств. Одним із можливих прикладів існування сумісних комунальних підприємств є форма акціонерного товариства.

Історія, в свою чергу, наводить нам вдалі приклади існування судноплавних компаній у вигляді акціонерних товариств. Достатня кількість фактів вдалого існування такого роду акціонерних товариств дає розуміння та підкреслює вдалу форму організації судноплавних компаній. Так, однією з найбільших судноплавних компаній створеною у формі акціонерних товариств було «Чорноморське товариство пароплавів», засноване в Одесі 16 травня 1833 року, наступним не менш вдалим прикладом є «Російське товариство пароплавства і торгівлі», що функціонувало на Чорноморському побережжі в 1856 — 1918 роках. Ще одним вдалим прикладом створення акціонерної компанії було товариство «Добровільного флоту» («Доброфлот»), створене в 1878 році [3]. Згадані організації є дуже вдалим історичними прикладами особливо з огляду на те що вони мали схожі принципи створення та функціонування: державна підтримка та стимулювання розвитку, без активного втручання в діяльність компанії є першим принципом розвитку.

Комерційний характер створюваних підприємств, безперечно, не без соціальної складової — без даного компонента не-

можлива активна підтримка держави. Розроблення використання в теорії та запровадження в практику основних засад і механізмів діяльності комунальних пароплавств з метою задоволення соціальних та економічних потреб України, посилення позиції України серед провідних морських держав, як це передбачено Морською доктриною України до 2035 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307, має бути в якості пріоритетів національних інтересів України у сфері морської діяльності [4].

Прикладів створення судноплавних компаній на праві власності територіальних громад та їх об'єднань із залученням коштів зацікавлених підприємств, мешканців міст та підприємців в історії України ми не знаходимо, хоча ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» передбачає пряму компетенцію сільських, селищних, міських рад, щодо створення, ліквідації та реорганізації та перепрофілювання підприємств, установ та організацій комунальної форми власності відповідної територіальної громади. Актуальним є принцип — створення судноплавних компаній на праві власності територіальних громад та їх об'єднань із залученням коштів зацікавлених сторін. Стаття 27 вищезгаданого закону стверджує, що заснування будь-якої істотної економічної структури, пов'язаної з морським господарством, підлягає узгодженню з органами самоврядування відповідних територіальних громад, отже, робимо висновок, що законодавець уже передбачив заданий вектор розвитку комунального мореплавства в Україні.

На основі вищевикладеного, ми можемо виділити основні принципи розвитку та функціонування комунального мореплавства в Україні: 1. державна підтримка та стимулювання розвитку, без активного втручання в діяльність компанії; 2. соціальна складова (соціальна корисність); 3. розроблення і використання в теорії та запровадження в практику основних засад і механізмів діяльності спільних комунальних пароплавств; 4. створення судноплавних компаній на праві сумісної власності територіальних громад та їх об'єднань із залученням коштів зацікавлених підприємств, мешканців міст та підприємців.

Література

1. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 року в редакції від 11.08.2013 року // Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>

2. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307.

3. Ківалов С. В. Потенціал юридичної науки — на відновлення морської галузі України // Митна справа. — 2013. — № 2. — с. 94 — 96.

4. Аверочкіна Т. В., Нікіша Д. О. Обґрунтування доцільності та необхідності розробки науково-дослідної теми «Інноваційний організаційно-правовий механізм створення та функціонування комунальних пароплавств в Україні» // Митна справа. — 2013. — № 2. — с. 96 — 98.

Буга В. С.,

*студент 1 курсу факультету заочного та вечірнього навчання,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРО ПРОГРАМУ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРИДУНАЙСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО СУБРЕГІОНУ

Реалізацією планів та програм економічного розвитку придунайського економічного регіону займається департамент економічного розвитку і торгівлі одеської обласної державної адміністрації (далі — Департамент). Департамент — є структурним підрозділом Одеської обласної державної адміністрації, що утворюється головою обласної державної адміністрації, входить до її складу і в межах Одеської області забезпечує виконання покладених на нього завдань.

Основними завданнями Департаменту є забезпечення реалізації на території Одеської області: регіонального планування підвищення конкуренто-спроможності; упровадження стратегічних планів економічного розвитку; сприяння вітчизняним та іноземним інвестиціям.

Відповідно до статті 13 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» та пункту 2 рішення Одеської обласної ради від 26 квітня 2012 року N 432-VI «Про затвердження Стратегічного плану підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного субрегіону на 2012 — 2022 роки» був розроблений стратегічний план економічного розвитку Одеської агломерації на основі досягнення консенсусу, а

також раніше отриманих даних в результаті аналізу існуючої ситуації та даних SWOT-аналізу [1].

Завдяки стратегічному плану економічного розвитку Одеської агломерації місцева влада визначила важливі напрями розвитку. Вона визначила пріоритети у галузі інвестування, перелік місцевих послуг і заохочень для інвесторів та обсяг їх надання відповідно до пріоритетності перспективної інвестиції, сформувала бази даних інвестиційних менеджерів, фахівців у галузі бізнес-планування, зробила детальний опис процедур та умов продажу та/або оренди ділянок і майна та ін.

Реалізація інвестиційних проектів і впровадження інвестиційної політики передбачає вирішення комплексу важливих питань таких, як визначення територій пріоритетного інвестиційного розвитку, визначення форм та видів залучення інвестицій у розвиток регіону, дотримання принципів приватно-публічного партнерства тощо.

Крім стратегічного плану була затверджена програма сталого розвитку промисловості Одеської області на 2013-2015 роки. Програмою було визначено пріоритетні напрями розвитку промислового комплексу та ряд конкретних напрямків, що будуть «точками росту» та сприятимуть забезпеченню підвищення ефективності виробничо-господарської діяльності, оптимізації виробничих потужностей, оновлення обладнання в перспективних секторах комплексу, а саме машинобудуванні, хімічній та фармацевтичній промисловості, легкій та харчовій промисловості, інших сферах, серед яких: розвиток пріоритетних галузей для потреб внутрішнього ринку, реалізація політики імпортозаміщення, в тому числі для споживання населенням; розвиток високотехнологічних перспективних виробництв; підтримка регіонального виробника та підвищення конкурентоспроможності виробництва.

Постановою Кабінету Міністрів України від 31.03.2004 р. № 428 «Про затвердження Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки» чітко визначено, що Придунав'я є унікальною частиною території Одеської області, яка має ряд особливостей, а отже вимагає реалізації специфічних заходів, направлених на покращення соціально-економічного розвитку території. Таким чином, ми розуміємо, що це вимагає і певних особливих організаційно-управлінських підходів [2].

Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України [3], або за рахунок коштів інвесторів. Тому для цього регіону задача залучити інвесторів є вкрай важливою, що і реалізується завдяки програмам й планам місцевої держадміністрації.

Міжнародне рейтингове агентство «Fitch Ratings» наприкінці 2012 року присвоїло Одеській області довгостроковий рейтинг в іноземній і національній валютах «В», короткостроковий рейтинг в іноземній валюті «В» (прогноз «стабільний») та національний довгостроковий рейтинг «А (ukr)».

Варто відзначити важливий захід у Болграді, де 03.10.2013 р. пройшло засідання Круглого столу, присвяченого стратегії підвищення конкурентоспроможності українського Придунав'я, де були розглянуті питання, присвячені перспективам співпраці українських підприємств з румунськими.

Розвитком Придунайського субрегіону зацікавлені не тільки представники держадміністрації, а й представники USAID ЛІНК, які підписали Протокол про наміри розробити та впровадити стратегію підвищення конкурентоспроможності й економічного розвитку Придунайського субрегіону з керівниками Одеської області та громад, що об'єдналися у субрегіон. За 2012 рік в економіку Одеської області надійшло 418,3 млн. дол. США прямих іноземних інвестицій. Я вважаю, що це дуже високий показник для нашого регіону. Поступові кроки нашої влади до інтеграції з країнами Західної Європи, завдяки інвестиціям, нададуть більше можливостей для розвитку усіх промислових галузей цього регіону.

Література

1. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 09.04.1999 № 586-XIV // ВВР. — 1999. — N 20-21. — ст.190. — ст. 13 п. 2.
2. Про затвердження Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.03.2004 р. № 428 // Офіційний вісник України від 23.04.2004. — 2004 р., № 14, стор. 303, стаття 973.
3. Про морські порти України: Закон України № 4709-VI від 17 травня 2012 р. // Офіційний вісник України. — 2012 р. — № 45 — Ст. 1729 — Ст. 16 п.2.

Дирма О. О.,
*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

В умовах глобалізації світова морська торгівля залишається найбільш дешевим, доступним та економічним видом транспортування вантажів. Водночас, міжнародне судноплавство характеризується високим рівнем капіталоемності, а також консолідації індустрії перевезень.

Фактична втрата Україною торговельного флоту державних судноплавних компаній, обмеженість інвестиційних ресурсів як у державі, так і в приватних структурах, високий рівень конкуренції з боку потужних судноплавних компаній та операторів судноплавних ліній робить проблематичним відновлення національного судноплавства шляхом побудови нового флоту та адекватне входження судноплавних компаній прапора України на світовий ринок морських перевезень [3]. Серед основних проблем розвитку українських морських портів є:

1. зношеними є основні виробничі фонди, застарілі технології, що використовуються при перевантаженні
2. неефективною є митно-тарифна політика;
3. відсутні гарантії збереження вантажів та їх своєчасної переробки;
4. розвиток пропускної спроможності здійснюється кожним портом самостійно, ізольовано від врахування інтересів інших портів, виходячи з власних можливостей залучення вантажопотоків що призводить до внутрішньої конкурентної боротьби;
5. питання розвитку пропускної спроможності портів вирішуються без активного використання можливостей, які можуть бути мобілізовані з урахуванням регіональної значимості портів і на основі принципу регіональної концентрації ресурсів [1].

Виходячи з цього, основними пріоритетами роботи морегосподарського комплексу в умовах глобалізації є наступні:

1. Поєднання підприємницької ініціативи з ефективною державною морською політикою. В цьому напрямку вже робляться

важливі кроки, зокрема, прийняття 13 червня 2013 р. Закону України «Про морські порти України», а відтак галузь розпочала роботу в якісно новому форматі — розмежування адміністративних та комерційних функцій, що дозволить залучити приватні інвестиції та збільшити вантажопотоки.

Задля забезпечення реалізації Закону України «Про морські порти» затверджено проект розпорядження «По затвердженні Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року». Основними цілями та напрямками розвитку морських портів, згідно зі Стратегією є: забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі; забезпечення належного утримання, ефективного управління та використання стратегічних об'єктів портової інфраструктури; залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури; створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту; забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури; забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів.

Стратегія запроваджує планування розвитку галузі на короткострокову (до 5 р.), середньострокову (до 10 р.) та довгострокову (до 25 р.) перспективу.

2. Відновлення національного судноплавства через створення міжнародного реєстру суден з метою залучення під Державний Прапор України суден. Для цього слід: розробити і ухвалити Закону України «Про створення міжнародного реєстру (реєстру) суден України», внести змін до Податкового Кодексу України, Кодексу Торговельного мореплавства, якими передбачити пільговий режим оподаткування для судновласників, які здійснюватимуть перевезення під Державним Прапором України; підвищити безпеку судноплавства шляхом імплементації документів Міжнародної морської організації (ІМО) щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього (природного) середовища;

3. Покращення управління морською галуззю, підвищення конкурентоспроможності українських портів через створення морських кластерів. Кластер — це добровільне об'єднання підприємств і організацій, що функціонують на певній території. Осно-

вним завданням кластеру є оптимальне використання наявного економічного потенціалу регіону і галузі, об'єднання влади, бізнесу і науки. Створення морських кластерів дозволить уникнути внутрішньої конкуренції за рахунок ефективного вантажорозподілу та впровадження науково-обґрунтованої системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру [2].

4. Вдосконалення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажів (зменшення тарифів на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів), стимулювання розвитку контейнерних перевезень.

Література

1. Давиденко Л. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торгівельного мореплавства // Митна справа. — 2001. — № 1. — 93 с.
2. Седнев Ю. Еволюція вітчизняної правової моделі залучення місцевої влади у розвиток морегосподарського комплексу // Митна справа — 2013. № 1. — 57 с.
3. Шевченко М. Концепция морских кластеров // Порты Украины. — 2006. — № 6. — 56 с.

Драпайло Ю. З.,

*к.ю.н., асистент кафедри господарського права і процесу
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ОБОВ'ЯЗКОВИХ ПОСТАНОВ ПО ПОРТУ

1. Обов'язкові постанови по порту за правовою природою є локальним підзаконним нормативно-правовим актом, адже:

1) видаються Адміністрацією морських портів України (суб'єктом, який наділений державою владними повноваженнями щодо здійснення управління морськими портами) за узгодженням з капітаном морського порту та Державною інспекцією України по безпеці на морському транспорті (ч.1 ст. 19 Закону України (далі — ЗУ) «Про морські порти України»);

2) містять нормативні положення, спрямовані на врегулювання відносин та діяльності у порту, зокрема, правила забезпечення безпеки і порядку у морському порту, порядок охорони суден

і портових засобів, правила охорони навколишнього природного середовища у морському порту, правила здійснення днопоглиблювальних робіт тощо (ч.2 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

3) підлягають обов'язковій державній реєстрації в органах юстиції, у порядку встановленому для реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської місцевих державних адміністрацій (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»), а також обов'язковому опублікуванню в Повідомлення мореплавцям України;

4) є обов'язковими для виконання усіма юридичними та фізичними особами, що знаходяться у морському порту (ч.5 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

5) можуть бути оскаржені до адміністративного суду (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

6) мають певну структурованість та текстуальне вираження.

Наведені ознаки обов'язкових постанов по порту в повній мірі відповідають ознакам нормативно-правового акту, до яких у теорії права відносять наступні: 1) нормативно-правовий акт відображає інтереси держави та спрямований на врегулювання широкого кола відносин; 2) має певну структуру та зміст; 3) містить правила поведінки загального характеру (норми); 4) приймається чітко визначеним колом суб'єктів у встановленому процесуальному порядку; 5) публікується у спеціальних офіційних виданнях; 6) має юридичну силу, яка встановлює співвідношення нормативних актів між собою та обов'язковість їх виконання [1, стр. 125].

Щодо останньої ознаки нормативно-правового акту, яка приналежить й обов'язковим постановам по порту, то останні не повинні звужувати зміст та обсяг існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»), тобто повинні не суперечити законам, що впливає з загальнотеоретичного розуміння вищої юридичної сили законів над підзаконними нормативно-правовими актами (яким власно й є обов'язкові постанови по порту).

2. Більш детальна конкретизація положень, присвячених обов'язковим постановам по порту у ЗУ «Про морські порти України» (що знайшло своє вираження в окремій статті 17, що має назву «Обов'язкові постанови порту») у порівнянні з Кодексом торговельного мореплавства України, є позитивною, адже вирішує проблемні питання, які стосувались визначення підвідомчості

спорів щодо оскарження обов'язкових постанов по порту, а також обов'язковості останніх.

Наприклад, у постанові від 13 січня 2011 року по справі № 20/202-09-5341 Вищий господарський суд України, скасовуючи постанову Одеського апеляційного господарського суду, прийшов до висновку, що «приймаючи Обов'язкові постанови начальник порту діяв як орган управління державного підприємства ДП «МТП «Южний», тому, вони не є такими, що прийняті при здійсненні останнім владних управлінських функцій. Відтак, даний спір не є адміністративним, оскільки спірні правовідносини не є публічно-правовими, а правовідносини, з яких виник спір, мають господарський характер» [2].

В свою чергу, в постанові від 5 березня 2013 року по адміністративній справі № К/9991/8015/12 Вищий адміністративний суд України, задовольняючи касаційну скаргу виконуючого обов'язки капітана Державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» Левченка Сергія Борисовича, зазначив, що посилення нижчестоящих судів на те, що позивач не зобов'язаний виконувати постанови по ДП «Бердянський МТП», у зв'язку з реєстрацією їх в органах юстиції, є помилковими. Як зазначив ВАСУ, системний аналіз норм Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою КМУ від 28 грудня 1992 року № 731, «дозволяє дійти до висновку, що начальник морського порту не відноситься до переліку суб'єктів, акти яких підлягають державній реєстрації» [3].

Тож, положення ЗУ «Про морські порти України», який набув чинності 13 червня 2013 року, визначають, по-перше, підвідомчість спорів про скасування обов'язкових постанов адміністративним судам, по-друге, встановлюють їх обов'язковість для суб'єктів портової діяльності, однак лише після державної реєстрації (обов'язкових постанов по порту).

3. З урахуванням того, що обов'язкові постанови є нормативно-правовим актом, особливості їх судового оскарження визначаються статтею 171 Кодексу адміністративного судочинства (далі — КАСУ) (положення якої стосуються саме оскарження нормативно-правових актів).

Адміністрація морських портів є суб'єктом владних повноважень (державним унітарним підприємством, якому відповідні по-

вноваження делеговані законом), однак не є ані органом місцевого самоврядування, ані органом державної влади, що з урахуванням системного тлумачення ст. 18 та ст. 171 КАСУ дає змогу зробити висновок, що предметна підсудність справ щодо оскарження обов'язкових постанов по порту у зазначеному кодексі не визначена. У зв'язку з цим повинно застосовуватись правило ч.5 ст. 18 КАСУ: у разі невизначеності цим Кодексом предметної підсудності адміністративної справи така справа розглядається місцевим адміністративним судом за вибором позивача (тобто або місцевим загальним судом як адміністративним, або окружним адміністративним судом).

Необхідно порекомендувати суб'єктам господарювання та іншим особам щодо оскарження обов'язкових постанов по порту звертатись саме до окружних адміністративних судів, що зумовлено більш швидким розглядом справ у цих судах (на практиці), а також більшим професіоналізмом суддів, зумовлених їх саме адміністративно-правовою спеціалізацією.

Література

1. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс / под ред. Ю. Н. Оборотова. — О. : Фенікс, 2011. — 436 с.
2. Постанова Вищого господарського суду України від 13 січня 2011 р. по справі № 20/202-09-5341 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/13650363>
3. Постанова Вищого адміністративного суду України від 05 березня 2013 р. по справі № К/9991/8051/12 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/29964492>

Зятіна Д. В.,

*доцент кафедри господарського права і процесу, к.ю.н.,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОКРЕМІ РИЗИКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЕКТІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Як відомо, 15 жовтня 2012 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» згідно з якою 18 морських портів

України можуть передаватися в концесію з можливістю реалізації декількох концесійних проєктів в кожному порту. Концесія є оптимальним механізмом залучення інвестицій в морські порти.

Згідно із Законом України «Про концесії» від 16.07.1999 р. концесія — надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Отже, виходячи із вказаного визначення, концесія може передбачати як будівництво нових об'єктів (у світовій практиці — *greenfield concession*), так і здійснення концесійної діяльності на базі існуючих об'єктів (у світовій практиці — *brownfield concession*).

Згідно із Методикою розрахунку концесійних платежів, затвердженою Постановою КМУ від 12 квітня 2000 р. № 639, концесійний платіж за право на управління (експлуатацію) цілісним майновим комплексом розраховується, виходячи із вартості майна, що передається в концесію. Також Методика визначає порядок розрахунку концесійних платежів за право на створення (будівництво) об'єкта концесії. Вказується, що концесійний платіж за право на створення (будівництво) об'єкта концесії розраховується виходячи з експертної оцінки його майбутньої вартості. Слід зазначити, що такий підхід законодавця до визначення розміру концесійних платежів за право на створення об'єкта концесії слід вважати несправедливим та таким, що не стимулює потенційного інвестора до вкладання коштів у будівництво. Для підвищення рівня зацікавленості інвесторів в укладанні договорів концесії доцільним є удосконалення чинної Методики розрахунку рівня концесійних платежів. Для цього, з урахуванням зарубіжного досвіду, необхідно поділити концесійний платіж за право на створення (будівництво) об'єкта концесії на дві складові, де одна частина — це фіксований платіж за використання території концесіонером, а інша — це

платіж, що змінюється в залежності від вантажообігу збудованого об'єкта концесії. Видається, що такі правила розрахунку є більш справедливими та враховують індивідуальні показники кожного терміналу, що дозволяє знизити ризики концесіонера по сплаті концесійних платежів особливо на початкових стадіях концесійних проєктів.

Також концесієдавці можуть встановлювати розмір концесійних платежів після ретельної оцінки інших джерел фінансових надходжень від концесій наприклад таких, як податки. Останні, зазвичай, генерують більше доходів для концесієдавців упродовж життєвого циклу концесії, ніж концесійні платежі [1, с. 30].

Щодо концесії на управління (експлуатацію), то головний ризик, пов'язаний із передачею в концесію об'єктів вже наявної інфраструктури, полягає у правильності оцінки вартості цієї інфраструктури. Адже активи, що передаються в концесію, досить часто можуть бути у значно гіршому стані, ніж первісно зазначається та таким чином від концесіонера вимагається набагато більше інвестицій для ефективного та прибуткового функціонування концесійного проєкту. Саме тому ретельна та точна оцінка вартості активів, що передаються у концесію, є однією з головних передумов її майбутньої ефективності.

Що стосується строків концесійних договорів, то Європейський Союз пропонує визначати максимальний період концесії до 30 років [2, с. 5]. Як відзначають спеціалісти такий строк є оптимальним, адже «... не завжди концесіонер здійснює роботи таким чином, що портова адміністрація буде задоволена. Водночас, достроково припиняти договори концесії доволі важко, оскільки виникають багато складних питань, наприклад щодо відшкодування шкоди по інвестиціям і т.п.» [3, с. 52]. Закон України «Про морські порти України» визначив строк оренди, а за змістом Закону і договорів концесії в морських портах — до 49 років, що відрізняється від загальноприйнятої європейської практики. Така норма Закону «Про морські порти України» кореспондує із положеннями Закону України «Про концесії», де вказано що концесія укладається на строк від 10 до 50 років, і обґрунтовується тим фактом, що більш тривалий строк концесійного договору стимулює концесіонера вкладати більше інвестицій. Водночас, загальне правило щодо строку дії договору концесії до 30 років з можливістю його продо-

вження дозволить знизити ризики держави, пов'язані із неналежним виконанням концесіонером умов договору концесії.

Також необхідно враховувати той факт, що підвищені ризики концесіонера зумовлюються тим, що окремі способи зниження підприємницьких ризиків в договорах концесії не можуть бути застосовані. Адже, відповідно до умов концесійного договору концесіонер, зазвичай, не має права скорочувати чисельність працівників, існують обмеження щодо дій по реорганізації підприємств в рамках концесійних проєктів. Також згідно із ст. 20 Закону України «Про концесії» «передача об'єктів у концесію не зумовлює перехід права власності на цей об'єкт до концесіонера та не припиняє права державної чи комунальної власності на ці об'єкти». Це обмежує право концесіонера на передачу об'єкта концесії у заставу, наприклад, з метою отримання кредиту для розвитку діяльності в рамках концесії. Саме тому держава має запроваджувати окремі заходи зниження підприємницьких ризиків інвесторів, зокрема шляхом надання більш дешевих кредитів, створення стимулюючих умов діяльності в морських портах, наприклад, це може бути зроблено шляхом відновлення режимів спеціальних економічних зон в морських портах.

З огляду на велику значущість морських портів як для економіки регіону, так і для економіки держави в цілому необхідно враховувати та за можливістю мінімізовувати всі ризики, пов'язані із концесійною діяльністю в морських портах — як з боку концесіодавців, так і з боку концесіонерів.

Література

1. James Leigland The Rise and Fall of Brownfield Concessions. But Some Signs of Recovery After a Decade of Decline // Working paper No. 6. — 2008.
2. C. Theys & T. Notteboom Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices // Journal of International Logistics and Trade. — vol. 8. — no. 1. — 2010. — pp. 13-40.
3. Кто хозяин в порту Гамбург // Порты Украины. — 2012. — № 9. — С. 52-54.

Квасніцька О. О.,
доцент кафедри господарського права і процесу,
кандидат юридичних наук
Національний університет «Одеська юридична академія»

БУДІВНИЦТВО ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ

Питання пов'язанні з будівництвом об'єктів портової інфраструктури не стали предметом наукових дискусій, між тим є предметом правозастосовчої практики. На сторінках періодичних видань постійно йде мова про проблеми пов'язані з відсутністю розвинутої інфраструктури у портовій зоні [1, с.12]; необхідністю реалізації проектів пов'язаних з розміщенням виробничих потужностей на прилеглих до порту і, утворених за рахунок акваторій, додаткових територіях [2, с.37]; будівництвом естакади та сухого порту [3, с.18] і т.д..

З прийняттям Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. [4] (далі по тексту Закон про порти) портове господарство отримало новий підхід до визначення правового статусу морського порту, системи управління з розмежуванням функцій державного управління безпекою мореплавства та господарської діяльності, залучення інвестицій щодо інфраструктури порту та інше. Як зазначено у наукових публікаціях, законодавець відійшов від моделі «порт-інструмент» та перейшов до моделі «порт-володар», відповідно з якою порт являється власником базової інфраструктури морського порту та одночасно реалізує функції регулюючого органу [5, С. 96].

Між тим, слід констатувати, що правове регулювання питання будівництва, реконструкції об'єктів портової інфраструктури залишилося рамковим, а змістовна конструкція статті 5 Закон про порти носить відсильний характер. Аналіз тексту даної статті дозволяє дійти висновку, що мова йде про будівництво лише нових морських портів, отже питання реконструкції (розширення) діючих морських портів законодавець залишив без уваги. Поряд з цим, як правило частина інфраструктури будується на морській акваторії, тобто на землях водного фонду, частина — на штучно створених земельних ділянках, частина на землях транспорту все це є свідченням низки невирішених проблем законодавчого рівня

пов'язаних з дозвільними документами, порядком веденням в експлуатацію та конфліктами між органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади.

Для з'ясування питання щодо будівництва нових морських портів слід звернутися до дефініції «об'єкт будівництва», що характеризується наступними ознаками: наявністю проектної документації, дозволу на будівництво відповідно до законодавства у сфері регулювання містобудівної діяльності; віднесенням до об'єктів капітального типу; стабільністю і наявністю ознак нерухомості (зв'язок із землею та неможливість переміщення без їх знецінення (ст. 181 ЦК України); є результатом будівельного процесу; довготривалістю в експлуатації або експлуатація до повного зносу; оборотоздатністю, що пов'язано з питаннями виникнення права власності на такі об'єкти.

Однак, поряд із загальними характеристиками, об'єкти портової інфраструктури мають свої особливості, які пов'язані з умовами району будівництва, призначенням об'єкту, його конструктивністю, капітальністю та інше. Особливості також стосуються етапності будівельного процесу, процедур отримання дозвільних документів що залежать від категорії складності об'єкта будівництва. Об'єкти портової інфраструктури слід віднести до середнього (СС2) та значного класу (СС3) наслідків враховуючи положення Постанови Кабінету Міністрів України від 24.04.2011 № 557 «Про затвердження Порядку віднесення об'єктів будівництва до IV і V категорій складності», Наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про визначення категорії складності об'єктів будівництва. Клас наслідків СС1, СС2, СС3» затверджених та ДБН В.1.2-14-2009 «Загальні принципи забезпечення надійності та конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ». Так, наприклад до будівель і споруд класу СС3 слід відносити: шлюзи і основні портові споруди на водних шляхах 1-го і 2-го класів ДСТУ Б В.2.3-1; стаціонарні споруди знаків навігаційної обстановки; магістральні трубопроводи діаметром понад 1000 мм, або з робочим тиском понад 2,5 МПа, а також ділянки магістральних трубопроводів меншого діаметра і з меншим робочим тиском у місцях переходів через водні перешкоди, залізничні та автомобільні дороги і т.д.

Таким чином, положення статті 5 Закону про порти дозволяють умовно поділити об'єкти будівництва у портовій сфері на дві групи: до першої відносяться — нові морські порти, до другої —

об'єкти портової інфраструктури. Будівництво нового морського порту здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України, з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, яка затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р [6].

Будівництво об'єктів портової інфраструктури на території існуючих морських портів наприклад причалів, морських терміналів, рейдів і т.д. здійснюється відповідно до затвердженого Кабінетом Міністрів України переліку проектів у сфері транспорту та при відповідному погодженні Міністерства інфраструктури України.

Необхідність технічного оновлення об'єктів портової інфраструктури, подолання технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій вимагає зосередження на питанні розширення та реконструкції портової інфраструктури на територіях існуючих морських портів та закріплення цих питань на законодавчому рівні. Незважаючи, що частина 3 статті 5 Закону про порти регламентує лише питання будівництва нових морських портів мову слід вести також і про їх розширення. Враховуючи, що Закон про порти не містить регламентації особливостей такого будівництва, що дозволяє стверджувати про загальний порядок будівництва об'єктів IV і V категорій складності, у частину 1 статті 5 Закону про порти слід внести зміни наступного змісту: «Будівництво та розширення нових морських портів здійснюється з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України та містобудівного законодавства». При цьому, назву статті слід відкоригувати, а саме: «Будівництво та розширення, відкриття та закриття морських портів».

Поряд з цим, на законодавчому рівні слід вирішити питання щодо дозволів на проведення робіт по створенню штучних земельних ділянок в межах морських портів для виключення конфліктів та для уніфікації дозвільних процедур.

Література

1. Скворцов Г. Чекаловец В. Ильичевский порты ищет основные направления совершенствования управления // Порты Украины. — 2007. 6 (68) — С. 10-12.
2. Крыжановский С. В. Морские порты Украины: интеграция европейски //Судоходство. — № 4 (129). — 2007. — С. 36-37.
3. Михайлова В. Землю — порту/городу (нужное подчеркнуть) // Порты Украины. — 2006. — 5 (61) — С. 18-20.
4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. — 2012 р. — № 45. — С. 16.

5. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / О. Н. Кибик, О. П. Подцерковный, Д. В. Зятина, В. А. Котлубай и др.; по ред. О. Н. Кибик, О. П. Подцерковного. — Одесса : Фенікс, 2012. — 159 с.

6. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. — 2013 р. — № 61. — С. 45.

Линдюк С. С.,

*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

КРУЇЗНЕ СУДНОПЛАВСТВО В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Сучасна круїзна індустрія — це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг).

Протягом останніх 20 років щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає, у середньому, 7,4 %. Кількість круїзних туристів щорічно збільшується на 1 млн осіб. Така динаміка збереглася і у кризовому 2009 р. (на тлі скорочення обсягів світового туризму на 4,2 % круїзна індустрія продемонструвала зниження лише на 1,4 %) [1].

Круїзний туризм є універсальним та вигідним видом туризму для України, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійну діяльність).

Для розвитку масового круїзного туризму потрібна наявність відповідної портової інфраструктури (причальної лінії довжиною 300 м, що може прийняти 2 судна одночасно), місця для паркування екскурсійного автотранспорту, інформаційні таблички англійською мовою, туристична інфраструктура: пам'ятки архітектури, культурної спадщини, природи тощо. Варто виділити українські міста, які мають чим зацікавити круїзних туристів: Севастополь, Ялта, Керч, Феодосія, Судак.

Нішовий туристичний сектор передбачає менші кількісні вимоги до означених видів інфраструктури у зв'язку з меншим роз-

міром суден та кількістю пасажирів. Водночас вищі вимоги висуваються до якості сервісу та унікальності пам'яток.

Крім того, організація в'їзного круїзного туризму передбачає наявність логістичного ланцюга «порт-готель-аеропорт», оскільки передбачає зміну пасажирів на базі порту [2].

За своїм місцезнаходженням Чорне море не є транзитним. Для здійснення круїзного туризму в регіоні повинно нараховуватися не менше 5 портів, які здатні обслуговувати судна довжиною понад 300 м. На даний момент, таку інфраструктуру мають два чорноморські порти — Одеса (Україна) та Констанца (Румунія), також здійснюється модернізація потужностей з прийому пасажирів у портах Бургас (Болгарія), Сочі (Росія) та Батумі (Грузія).

До переваг Чорноморського регіону стосовно круїзного судноплавства можна віднести можливість відвідати протягом одного круїзу декілька країн, рівновіддаленість портів, що дозволяє здійснювати нічні переходи, наявність на території міст відвідання значної кількості пам'яток архітектури та містобудування, розвинена індустрія розваг та дозвілля.

Але серед таких переваг існують і стримуючі фактори, які заважають розвитку круїзного туризму в регіоні. Зокрема, відносно короткий круїзний сезон, який не перевищує 7 місяців, обмеження для проходження суден через пролив Босфор (вхід до Чорного моря) — судна не більше 300 м. довжини.

Розвиток круїзного туризму може розвивати місцеву економіку, а саме: залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден туроператорів, автотранспортних підприємств, установ культури, збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів, в першу чергу, місцевого бюджету (сума, що витрачається одним туристом у базовому порту досягає 600 євро за 2 — 3 дні), нові робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства, рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому);

На відміну від перевалки вантажів чорноморські, де порти різних країн є прямими конкурентами, то у круїзному секторі це не так. Навпаки, порти є союзниками, оскільки кожне з портових міст має унікальні пам'ятки (історичні, культурні, туристичні), які відрізняються один від одного. При спільній діяльності, чорноморські порти можуть створити унікальний туристичний проект та забезпечити якість послуг.

Із прийняттям Закону України «Про морські порти України» з'являються додаткові можливості залучати приватні інвестиції,

в тому числі для розвитку круїзного судноплавства. Адже великі міжнародні круїзні компанії зацікавлені у розвитку морських портів. Як зазначають спеціалісти: «Без обмежень великі лайнери можуть прийняти на Чорному морі тільки Одеський морський порт та Констанца. Інші порти на сьогоднішній день не мають інфраструктури для безпечного та якісного прийняття суден довжиною більше 22 метрів. Специфіка круїзних рейсів полягає в тому, що після заходу в Черне море, судна мають відвідати як мінімум три порти, а не тільки Одеський» [3]. Цю проблему слід вирішувати залучаючи приватних інвесторів у різні порти України. І, як відомо, згідно із Постановою КМУ від 15 жовтня 2012 р. № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державною владою» 18 морських портів України можуть передаватися в концесію. При цьому декілька концесійних проектів можуть реалізовуватися в кожному порту. Видається, що такі новели законодавства стануть потужним стимулом для залучення приватних інвесторів в морські порти та розвитку, в тому числі, круїзного туризму.

Література

1. Чорне море, білий теплохід... Чи під силу Україні круїзний туризм?[Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/chorne_more,_bilyy_teplohid__chi_pid_silu_ukrayini_kruyzniy_turizm.html
2. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/519/>
3. Итоги круизного сезона // Порты Украины. — № 09 (111). — 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2373>

Осіпук О. В.,

*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,*

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Морегосподарський комплекс України — складна, багатокомпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країни природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, який

формується на рівні підприємств, регіонів та країн. Основу морегосподарського комплексу України складають морський та річковий транспорт, рибпромисловий флот, підприємства з переробки риби, порти, підприємства суднобудування (у тому числі, суднове машино та приладобудування), судноремонт, суднове постачання та інші технологічно кооперовані підприємства [2].

Водночас сьогодні морські порти України потребують істотних інвестицій, адже матеріально-технічна база є застарілою, система управління портом не є оптимальною, недосконалою є митно-тарифна політика в морських портах. Вирішення цих проблем потребує комплексного і професійного підходу, а також врахування найуспішнішого зарубіжного досвіду.

Отже, для вирішення проблем морегосподарського комплексу перед державою постають наступні завдання:

1. Створення належних умов для становлення та розвитку суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу, а саме: а) впровадження спеціальних сприятливих режимів господарювання, перш за все режими оподаткування та митний; б) створення в країні попиту на продукцію та послуги морегосподарського комплексу; в) відновлення виробництва обладнання, механізмів, устаткування та комплектуючих для суден; г) забезпечення довготривалого кредитування будівництва, модернізації та ремонту суден на вітчизняних заводах для державних флотів з відсотками, що не перевищують половини облікової ставки Національного банку України.

2. Створення привабливих умов для залучення приватних інвестицій, налагодити державно-приватне партнерство у цій справі.

3. Перехід до відновлення вітчизняних флотів на основі відповідних загальнодержавних (або національних) програм [1].

Розглянемо напрями реалізації цих завдань більш детально:

1. На даний момент, виробництво обладнання, механізмів, устаткування та комплектуючих для суден, та й самих суден реалізується дуже в малому обсязі. Для виправлення цієї ситуації спеціалісти морегосподарської галузі пропонують включити до Податкового Кодексу України в його розділ XIV «Спеціальні податкові режими» нової Глави 5 «Спеціальні режими оподаткування суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу». Встановлення таких пільг буде істотним стимулом для розвитку суднобудування та судноремонту.

Стосовно митного режиму, то в Стратегії розвитку морських портів України на період розвитку до 2038 року планується забезпечити ефективне державне регулювання митних процедур щодо товарів, які переміщуються через митний кордон, а також удосконалити систему документообігу, спростити дозвільні процедури, зменшити час обробки вантажів.

2. На даний момент через відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів; низького рівня технічної безпеки в морських портах та неналагодженого державно-приватного партнерства в даній сфері, інвестори не зацікавлені вкладати кошти в морегосподарський комплекс України. Закон України «Про морські порти України» регламентує питання приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури. Так, відповідно до норм Закону, приватне інвестування в об'єкти інфраструктури на території морського порту проводиться, в тому числі, за допомогою договорів концесії. Для заохочення приватних інвесторів у Стратегії передбачено: спеціалізувати морські порти за основною номенклатурою вантажів, виходячи з кон'юнктури ринку; забезпечити державні гарантії та захист прав інвесторів; забезпечити технологічний розвиток портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі шляхом:

- впровадження сучасних технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- удосконалення навчальної бази для підготовки спеціалістів портової галузі.

3. Щодо відновлення вітчизняних флотів, то в державі планується побудувати 4 військові кораблі класу «корвет», на що з бюджету буде виділено близько 11 мільярдів грн.

Отже, деякі позитивні зміни в розвитку морегосподарського комплексу України уже відбулися після прийнятий Закону України «Про морські порти України» від 04.07.2013 року та затвердження Стратегії розвитку морських портів України 11 липня 2013 року. Однак, подальший розвиток цієї галузі та вирішення усіх вищеперерахованих проблем потребують подальшого фінансування, як з Державного Бюджету, так і від приватних інвесторів.

Література

1. Даншт Б. М., Чернюк Л. Г., Горська О. В. та ін. Продуктивні сили економічних районів України. — К.: Нічлава, 2000. — 86 с.
2. Ковалевський В. В. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка., 8-ме. — К.: Знання, 2006. — 134 с.

ДО ПИТАННЯ ПРО ДОГОВІРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УТРИМАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Положення чинного сьогодні Закону України «Про морські порти України» встановлюють, що фінансування утримання гідротехнічних споруд здійснюється за рахунок портових зборів (ч. 1 ст. 22) [1]. Їх модернізація, ремонт, реконструкція та будівництво може здійснюватися також за рахунок коштів Державного бюджету України (ч. 2 ст. 16), якщо такі витрати будуть закладені в Закон та в належному обсязі та порядку профінансовані. Витрати на утримання та поточний ремонт деяких об'єктів портової інфраструктури можуть бути перекладені на суб'єктів господарювання, що здійснюють їх використання на підставі оренди чи концесії (ст. 23 Закону).

Разом з тим, ці положення не гарантують збалансованого розподілу витрат на утримання всіх об'єктів портової інфраструктури між державою в особі адміністрації морського порту, державних підприємств, що функціонують в морських портах, та суб'єктів господарювання інших форм власності, що на рівних засадах здійснюють експлуатацію згаданих об'єктів, споживають послуги з забезпечення безпеки мореплавства. Особливої актуальності це питання набуває щодо стратегічних об'єктів портової інфраструктури, тягар утримання яких не може бути переданий суб'єктам господарювання недержавної форми власності через заборону укладення з ними договорів оренди, концесії, управління майном тощо, а лежить на адміністрації морських портів. Не завжди є можливим і доцільним використання інструментарію, передбаченого ст. 26 Закону щодо запровадження приватного інвестування, оскільки: 1) приватні інвестори набувають право власності (частку у праві власності) на гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів; 2) стосовно стратегічних об'єктів портової інфраструктури інвестування у ремонт, реконструкцію, модернізацію є можливим лише на компенсаційній основі.

Отже, має бути запроваджена така конструкція взаємовідносин між суб'єктами господарювання морського порту стосовно стратегічних об'єктів портової інфраструктури, за якою тягар утримання таких об'єктів буде перекладено на особу, визначену адміністрацією морського порту, без виникнення у неї прав власності на це майно. Вирішити це питання, на наш погляд, можливо шляхом укладення договору балансоутримання.

За умовами договору балансоутримання уповноважений суб'єкт управління (може бути названий Замовником) передає об'єкт, визначений індивідуальними ознаками, Балансоутримувачу для утримання та благоустрою (ремонт, реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими Замовником проектами, а Балансоутримувач, зараховуючи Об'єкт на баланс, забезпечує його належне утримання, здійснює розрахунки коштів, необхідних для своєчасного проведення капітального і поточного ремонтів (реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими проектами, веде бухгалтерську, статистичну та іншу передбачену законодавством звітність, і несе відповідальність за його експлуатацію згідно з чинним законодавством.

В контексті застосування такої конструкції щодо об'єктів загальнодержавного значення, у тому числі портової інфраструктури, розподіл майнових інтересів між контрагентами виглядатиме наступним чином: 1) власник, передаючи відповідні об'єкти балансоутримувачу, складає з себе тягар їх утримання, здійснення їх поточного та капітального ремонту та модернізації, проте, на відміну від оренди, не отримуватиме плату за їх користування; 2) балансоутримувач, беручи на себе обов'язки щодо ефективного управління та експлуатації об'єктів портової інфраструктури, отримує можливість користування ними. Однак, на відміну від балансоутримання багатоквартирного житлового будинку, договір балансоутримання об'єкта портової інфраструктури має передбачати надання експлуатуючою організацією відповідних послуг не лише власникові об'єкту, а й усім іншим суб'єктам, які їх потребують.

По суті, балансоутримання буде виступати послугою, що є предметом та результатом господарської діяльності суб'єктів господарювання, що мають на меті задоволення як потреб інших суб'єктів в ефективному управлінні цим об'єктом шляхом виконання перелічених вище завдань, так і потреби балансоутримувача.

ча щодо отримання доходу від виконання певних управлінських функцій.

В цілому, сьогодення практика відшкодування витрат балансоутримувача будується на такому принципі: уповноважений орган державної влади не зобов'язаний відшкодовувати балансоутримувачу витрати на утримання об'єкту [2]. Проте, відшкодування є можливим у випадку встановлення орендно-договірних відносин, коли між сторонами договору вирішується питання про розподіл пов'язаних з обслуговуванням об'єкта витрат: безпосередньо у тесті договору або шляхом укладення окремого договору (якщо майно залишається на балансі орендодавця [3]). На нашу думку, договором балансоутримання мають бути передбачені випадки відшкодування балансоутримувачу його витрат, пов'язаних із експлуатацією та обслуговуванням відповідних об'єктів, а порядок такої компенсації повинен бути врегульований урядом.

Відсутність чіткого нормативного врегулювання відповідної договірної конструкції не підтверджує неможливості її застосування у господарській практиці. По-перше, ЦК України дозволяє укладати договори, які не передбачені кодексом, але загалом не суперечать його основним засадам. По-друге, укладення подібних договорів має місце на практиці, тому потрібно не замовчувати ці договірні конструкції, а навпаки, врегулювати. А ігнорувати практику їх застосування фактично означає невизнання розвитку нових форм договірних зв'язків, які опосередковують відносини між державою та іншими суб'єктами господарювання з приводу утримання/використання об'єктів державної власності.

Література

1. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. — 2012 р. — № 45. — С. 16.
2. Постанова Дніпропетровського апеляційного господарського суду від 26 січня 2010 р. у справі № ПР7/128-09 [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень України. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/7733188>.
3. Примірний договір про відшкодування витрат балансоутримувача на утримання орендованого нерухомого майна та надання комунальних послуг орендарю: наказ Фонду державного майна України від 23.08.2000 № 1774 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 52. — Стор. 229. — Ст. 2281.

СЛОТ-ЧАРТЕР ЯК РІЗНОВИД ДОГОВОРУ ОРЕНДИ

У даний час переважна частина вантажів у судноплавстві перевозиться у контейнерах (цистернах, рефрихаторних контейнерах з підключенням автономної холодильної установки до електромережі судна). Активність контейнеризація й зумовила виникнення слот-чартерної угоди, яка є однією із нових форм договору оренди.

У законодавстві України відсутнє визначення поняття «слот-чартер». Тому варто застосувати наукове розуміння. Так, Пашковська Л.І. вважає, що слот-чартер — це договір, за яким одна сторона (замовник), за плату орендує певну кількість контейнеро-місткості (слотів) на контейнеровозі, а інша сторона (перевізник) зобов'язана надати для перевезення вантажів у контейнерах місце на судні [1, С. 11]. Договір є консенсуальним, оплатним, умовним і довгостроковим (укладається, як правило, на термін від 6 місяців до декількох років). Він містить риси тайм-чартеру та бербоут-чартеру, тобто є їх гібридом. До слот-чартеру застосовуються положення § 5 Гл. 58 ЦК України «Найм (оренда) транспортних засобів». Ст. 798 ЦК України зазначеного параграфу, на положеннях якого побудована Гл. 1 Розділу 6 Кодексу торговельного мореплавства (КТМ) «Договір чартеру (фрахтування) суден на певний час», передбачає комерційну експлуатацію судна, взятого фрахтувальником в оренду разом з екіпажем або без нього. Предметом договору є лише певна місткість судна (є різновид слот-чартеру — спейс-чартер (англ. space charter) у якості договору оренди місткості конвенціональних судів). Фрахтувальник за слот-чартеру не здійснює ні технічної, ні комерційної експлуатації судна, тобто будь-які дії судовласника знаходяться поза межами його контролю. З цієї ж причини слот-чартер не може регулюватися вищезазначеними положеннями. Отже, слот-чартер може регулюватися лише нормами § 1 Гл. 1 «Загальні положення про найм (оренду)». При цьому КТМ України не містить спеціальних норм, застосовних до слот-чартеру.

Особливість — наявність, як правило, трьох сторін: судовласника, фрахтувальника слотів і вантажовласника. Виникають певні труднощі при визначенні фрахтувальників. Їх виділяють 3 групи:

1. Великі океанські (магістральні) лінійні перевізники.
2. Судохідні компанії, які обслуговують один і той же напрям перевезення вантажів.
3. Великі експедиторські компанії, що концентрують значну контейнеропоток на певному океанському або морському напрямках [1, С. 217].

Перша проформа слот-чартеру була розроблена і рекомендована БІМКО в 1993 р. і носить кодову назву «SLOTHIRE» [2, С. 650-675]. Вона складається з 2 частин:

1 — реквізити сторін, місце і дата укладення договору, характеристики судна, кількість слотів, що передаються судновласником для фрахтування, схема рейсу і його тривалість, слот-чартерна ставка, і додаткові умови;

2 — порядок надання судновласником фрахтувальнику частини контейнеромістка сті судна, період дії угоди, перелік вантажів, дозволених до перевезення та інші.

У договорі встановлюється максимальна вага завантажених контейнерів (16 т брутто), зазвичай за 16 т брутто. Додатково оплачується перевищення ваги вантажу та використання судової електроенергії для живлення рефконтейнерів. Слот-чартер починає діяти з певної дати, узгодженої з розкладом руху судна. Розірвання договору в односторонньому порядку до закінчення узгодженого терміну не дозволяється. Проте при автоматичному продовженні терміну його можна розірвати в односторонньому порядку, попередивши заздалегідь іншу сторону.

На фрахтувальника покладається обов'язок відправляти тільки законні вантажі в законних перевезеннях, а також він несе відповідальність за правильне найменування та опис вантажу в документах, їх укладання, кріплення в контейнерах, інформацію про вантажі в контейнерах та щодо особливих вимог перевезення вантажів. Контейнери повинні бути доставлені для навантаження не пізніше ніж за 24 години до приходу судна. Вони повинні відповідати вимогам міжнародної конвенції про безпечні контейнери. Тільки з попереднього дозволу судновласника можна перевозити неконтейнерні вантажі, контейнери нестандартних розмірів, небезпечні вантажі. Фрахтувальник не відповідає за пошкодження, завдані судну чи вантажу, оскільки завантаження чи вивантаження здійснюється судновласником, крім випадків неправильного укладання, кріплення і недотримання заходів безпеки по відношенню

до вантажу, який знаходиться всередині контейнерів. Фрахтувальник також відповідає за накладення арештів на судно.

Орендна плата — денна ставка за слот або люмпсум, який оплачується за рейс судна на початку кожного рейсу. Якщо орендна плата прострочена — то з фрахтувальника стягуються відсотки від суми платежу за час прострочення.

Судновласнику дозволяється використовувати слоти фрахтувальника у своїх інтересах, але при першій же вимозі фрахтувальника повинен надати їх у розпорядження. Судновласник повинен повідомляти фрахтувальнику розклад руху суден на погоджений період, при змінах у розкладі руху повідомляти фрахтувальника заздалегідь. Судновласник може відкрити будь-який контейнер фрахтувальника і перевірити його вміст, після чого контейнер повинен бути знову опечатаний і фрахтувальник повинен бути про це сповіщений. Судновласник зобов'язаний належним чином закріпити контейнери, контролювати їх стан в дорозі і забезпечувати необхідну температуру при наявності рефконтейнерів.

Враховуючи те, що договір є стосовно новим документом і не має правового закріплення положень У зв'язку з тим, що договір є порівняно новим правовим утворенням і не має де б то не було правового закріплення основних умов, то виникають питання щодо закріплення визначення, суб'єктів та окремих положень у ЦК, ГК, КТМ України.

Література

1. Слот-чартер в таможенном деле/ Пашковская Л. И. Митна справа № 4 (76) — 2011 — С.10-16.
2. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна: Учебник. — О.: Феникс, 2006. — 754 с.

Попелюк В. П.,

*к.ю.н., доцент кафедри господарського права і процесу
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ДО ПИТАННЯ ПРО СИСТЕМУ ОРГАНІВ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ ЯК СКЛАДОВОЇ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Розвиток глобального світового господарства в цілому та національних (регіональних) морегосподарських систем, є складним процесом, в якому функціонують багато суб'єктів різного характе-

ру. Багатогранність діяльності підприємств морського транспорту визначається багатопрофільністю робіт, послуг, наявністю значної кількості учасників процесу виробництва, підвищеною інтенсивністю конкуренції на фрахтовому ринку та ринках портової продукції, робіт та послуг, розмаїтістю функцій тощо.

При цьому морегосподарський комплекс — це не тільки «група взаємопов'язаних (підприємств) галузей», але й цілісна господарська структура міжгалузевого рівня. Фактично це — нова форма територіальної організації продуктивних сил, складна, багатокomпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країн природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, який формується на рівні підприємств, регіонів та країн [1, с.58].

Враховувати роль держави в визначені правових основ регулювання діяльності підприємств морегосподарського комплексу, це обумовлює необхідність удосконалення системи управління саме цієї сфери суспільного виробництва. Серед авторів, роботи яких присвячені дослідженням розвитку даної проблематики в Україні слід виділити насамперед таких, як О.М. Кібік, Подцерковного О. П., Н. Г. Гребенник, О.А. Єрмакову, С.І. Соколенко, Б. Козирь, С. В. Крижановського, В.І. Чекаловець, М. Шевченко та ін.

Так, згідно зі ст. 13 ЗУ «Про морські порти України» державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється:

- КМУ, який визначає і змінює межі території морського порту, межі акваторій морських портів, затвердження стратегії розвитку морських портів України та ін.;

- Міністерством інфраструктури, основними повноваженнями якого щодо портової діяльності є управління об'єктами портової інфраструктури державної власності, призначення капітанів морських портів, розроблення Стратегії розвитку морських портів України, затвердження правил надання послуг з вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України; правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України; правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.

- Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті, на яку покладається здійснення державного

нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах, внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті, надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту;

– Адміністрацією морських портів України, яка виконує функції щодо утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту; надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту та ін.

– Радою морського порту (Рада порту) — постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту. До складу Ради порту входять начальник та капітан морського порту, представники власників (користувачів) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають послуги у морському порту. Раду порту очолює начальник морського порту, який забезпечує організацію її роботи. Рада порту розглядає зміни та доповнення до плану розвитку порту, зводу звичаїв морського порту та постанов по порту і приймає відповідне рішення щодо доцільності їх внесення [2].

В той же час незважаючи на наявність системи органів управління, яка допускає правове регулювання на принципах фактичного співробітництва портів через Раду порту з приватними портовими операторами експерти заявляли, що ефективним заходом в реформуванні системи управління та відповідності морегосподарського комплексу сучасним умовам господарювання в контексті світових інтеграційних процесів є групування портів в «кластери». Так, Гребенник Н. Г. визначає морський кластер як територіально-галузеве добровільне неформальне об'єднання підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які при розробці та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють з науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підви-

щення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання та економічного зростання приморського регіону [4, с.38].

При цьому на першому етапі процесу створення кластерів організовуються різні портові кластери та призначаються регіональні портові адміністрації для кожного встановленого кластера. На другому етапі кожний порт підписує «Договір про кластер», у якому він погоджується, що конкуренція між портами буде під наглядом регіональної портової адміністрації, та що така адміністрація має право діяти як арбітр у конфліктах та втручатись у випадках нечесної чи небажаної конкуренції. На останньому етапі розвиток портів є комплексним і координованим на регіональному рівні. Будучи портами-землевласниками, порти в кластері зберігають свою автономію відносно інвестувань та розвитку, але, зокрема, розвиток терміналів буде залежати від офіційного схвалення регіональної портової адміністрації (уряду) по кожному порту в даному кластері.

Таким чином, основна перевага впровадження регіональних кластерів полягає у зменшенні нинішньої розбіжності між діяльністю портів і державною політикою шляхом впровадження системи управління портами на регіональному рівні, що дозволить більш точно та ефективно реалізувати державні ініціативи розвитку морських портів України [4, с. 9-10].

Вищевказане дає підстави вважати, що для України оптимальним є варіант, за яким окремі порти зберігають свободу дій, але держава продовжує координувати та здійснювати нагляд за ініціативами з їх розвитку з огляду на значення окремого порту і галузі загалом.

Література

1. Сивопляс Е. Г., Актуальные проблемы становления и развития морского хозяйственного комплекса в Украине // Митна справа. — 2002. № 5.
2. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 N 4709-VI // Урядовий кур'єр. — 2012. — N 114
3. Гребенник Н. Г. Факторы привлекательности морского кластера. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2011_46/pdf/11_Greb.pdf.
4. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. РК5. Стратегія галузі морського та річкового транспорту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf.

*Пузирний О. О.,
студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СВІТЛІ ПІДПИСАННЯ ДОГОВОРУ АСОЦІАЦІЇ УКРАЇНИ ТА ЄС

З розвитком морського транспортного комплексу України все більш актуальними стають питання правового регулювання діяльності морських портів та застосування морського права. Але, як це не дивно звучить, досить довгий час взагалі не було жодного нормативно-правового акта, який би комплексно регулював відносини у діяльності морських портів.

У своїй діяльності морські порти керувалися переважно нормативними актами Міністерства Морського флоту СРСР, що є застарілими і багато в чому не відповідають новим економічним умовам господарювання.

До 13 червня 2013 року правове регулювання діяльності морських портів в Україні здійснювалось відповідно до Кодексу торговельного мореплавства, сьогодні ми можемо говорити про етап реформування портової сфери, спрямований на зміну основ державного регулювання діяльності в морських портах, порядку здійснення на їх території господарської діяльності, визначення правового режиму об'єктів портової інфраструктури і земель морського порту.

17 травня 2012 було прийнято Закон України «Про морські порти України» законопроект якого обговорювався впродовж 15 років, а 13 червня 2013 року Закон набрав чинності.

Відповідно до 7 статті Закону України «Про морські порти України» задля забезпечення належної та ефективної портової діяльності КМУ розробив державну програму розвитку морських портів. Яка знайшла своє відображення в розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року від 11.07.2013 № 548-р та стала основою планування розвитку портової галузі.

Основними цілями та напрямками розвитку морських портів, згідно зі Стратегією є:

- забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі;
- залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;
- забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів.

Принципово новий проектний підхід, закладений в Стратегію, передбачає визначення спеціалізації для кожного порту та розвиток його в рамках цієї спеціалізації. Це допоможе розробити обґрунтовані інвестиційні проекти, реалізація яких концесіонерами дозволить забезпечити якісний розвиток та зростання конкурентоздатності з урахуванням переваг та особливостей кожного з українських портів.

Виходячи з вищезазначеного, необхідно відмітити, що на сьогоднішній день стан правового регулювання правовідносин в морських портах з огляду Закону України «Про морські порти України» та підзаконних актів перебуває на досить високому рівні.

Але нічого не стоїть на місці і 29 листопада у Вільнюсі очікується саміт «Східне партнерство» основною метою якого є підписання Угоди про асоціацію України — ЄС.

Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень — від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі.

Відповідно до підрозділу 7 Угоди про асоціацію України та ЄС а саме «Транспортні послуги» визначено принципи лібералізації транспортних послуг та інших положень які конкретизуються в статті 135 — «Міжнародний морський транспорт», відповідно до якої:

Кожна Сторона надаватиме суднам під прапором іншої Сторони або таким, що знаходяться в управлінні постачальника послуг іншої Сторони, режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до своїх власних суден, або суден будь-якої третьої країни, який буде більш сприятливим, це стосується, зокрема, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг, а також пов'язаних ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та потужностей для завантаження та розвантаження.

Сторони будуть ефективно застосовувати принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі. При застосуванні даних положень Сторони з дати набрання чинності Угоди про асоціацію повинні:

По-перше: не включати положення про розподіл вантажів у майбутні угоди з третіми країнами щодо послуг з морських перевезень, зокрема сухий вантаж та вантаж у рідкому стані та лайнерні перевезення, та призупинити дію положень про розподіл вантажів у разі, якщо вони існують у попередніх угодах.

По-друге скасувати або утримуватись від впровадження будь-яких адміністративних, технічних та інших заходів, які можуть мати непрямий обмежувальний чи дискримінаційний вплив на громадян або компанії іншої Сторони з постачання послуг з морських міжнародних перевезень.

Отже, виходячи з вищезазначеного, в світлі майбутніх подій, а саме після підписання Угоди про асоціацію України та ЄС, правове регулювання господарської діяльності в цілому, та безпосередньо в портах між державами, які входять до зони вільної торгівлі, зазнає істотних змін пов'язаних з лібералізацією митного режиму та інших заходів спрямованих на забезпечення найсприятливіших умов міжнародної господарської діяльності.

Рикова О. М.,
*здобувач кафедри господарського права і процесу,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ ВИМОГ В МЕХАІЗМІ ГОСПОДАРСЬКО-МАЙНОВИХ ВІДНОСИН

В українській юридичній науці відсутнє цілісне уявлення про зміст категорії забезпечення морських вимог, існує суттєва недооцінка правового інституту забезпечення морських вимог, оскільки майже жоден спір в торговельному мореплаванні не обходиться без попереднього арешту судна з метою отримання забезпечення вимог до судна-правопорушника.

Поняття «зобов'язання» є загально правовим. Його не можна розглядати лише як цивільно-правовий інститут. Ще Покровський наполягав на тому, що поняттю зобов'язання передувало більш широке поняття відповідальності і боргу, що підсилення майнового змісту зобов'язання потягло відповідні теоретичні перебільшення [1].

Інститут забезпечення зобов'язань відомий ще з часів існування права Римської імперії. Римське право встановлювало засоби забезпечення виконання зобов'язань — завдаток, неустойка, порука, застава. Ці засоби служили цілям забезпечення зобов'язань, серед яких були такі цілі — 1) кредитор міг бути впевненим у виконанні зобов'язання; 2) кредитор міг полегшити для себе стягнення збитків та 3) кредитор був заінтересований в тому, щоб спонукати боржника до своєчасного виконання під страхом несприятливих для боржника наслідків у випадках невиконання чи неналежного виконання зобов'язання [2].

Деякі науковці, наприклад, А. С. Кокін, не розглядають забезпечення морських вимог як окремий і самостійний правовий інститут. Він наслідує цивільно-правовим традиціям і викладає способи забезпечення морських вимог у відповідному розділі, який так і називає — «Забезпечення виконання зобов'язань» [3]. А. В. Сидоренко та І.А. Шалаєва також ототожнюють забезпечення зобов'язань та забезпечення морських вимог, оскільки використовують ці поняття поряд як синоніми [4]. На думку С. Г. Горчакова, арешт судна є речово-правовим способом забезпечення виконання зобов'язань [5].

Арешт судна і забезпечення морських вимог — це різні поняття. Оскільки, арешт судна у будь-якому випадку є одним із заходів забезпечення вимог кредитора. Способами забезпечення морських вимог виступають банківська чи інша гарантія, страхування, депозит, застава чи іпотека судна та ін. Мати одночасно і забезпечення, і заарештоване судно не можна. Якщо забезпечення отримане кредитором, заарештоване судно звільняється від арешту, якщо ні — судно продається, а отримані від продажу кошти розмішуються в депозиті під контролем суду і набувають статусу забезпечення морських вимог кредитора. Абсолютно правими є ті науковці, які підкреслюють, що арешт судна виконує три функції: засіб попереднього захисту, підстави визначення підсудності спору та засіб отримання забезпечення [6]. Серед цих трьох функцій чи цілей арешту судна остання є головною [7]. Арешт судна є процесуальним актом і переслідує мету отримання кредитором належного і достатнього способу забезпечення існуючих морських вимог та майбутніх позовних вимог. Саме такий висновок цілком відповідає міжнародному законодавству та морській практиці з арешту суден.

Майже кожен спір в торговельному мореплаванні не обходиться без попереднього арешту судна з метою отримання забезпечення вимог до судна-правопорушника. Специфіка торговельного мореплавання встановлюють необхідність особливого захисту інтересів потерпілої особи, підвищення рівня гарантій виконання зобов'язань. Системи забезпечення зобов'язань для цього недостатньо. Правила стосовно забезпечення зобов'язань тільки ускладнюють морську справу, а в багатьох випадках їх дотримання в мореплаванні є неможливим. Як, наприклад, укласти договір перевезення за коносаментом чи договір фрахту судна й одночасно укласти акцесорний договір про забезпечення прав сторін, у зв'язку з чим протягом багатьох століть морська практики виробила особливу систему, яка надійно захищає всі інтереси кредиторів — систему забезпечення морських вимог [8].

Необхідність забезпечення виникає з виникненням морської вимоги. Як встановлюють ст.ст. 41 та 44 КТМ України — підставами надання забезпечення є морські вимоги. Морська вимога може виникнути у зв'язку із порушенням договору, у зв'язку із шкодою, заподіяною судном-порушником та з інших підстав (ст. 42 КТМ України). На цей час потерпілій особі, яка стає кредитором за морською вимогою, може бути взагалі невідомо, хто пови-

нен відповідати за шкоду — крім судна нікого немає. Неможливе укладення традиційного письмового договору про забезпечення договірної чи позадоговірної шкоди чи порушених майнових інтересів. Дуже часто невідомо навіть, хто є судновласником, тобто хто є боржником за вимогою. Важко застосовувати господарсько-правові правила відповідальності (вини, винної особи, причинного зв'язку тощо). Але шкоду необхідно компенсувати і компенсувати за рахунок якогось майна.

Таким чином, система забезпечення морських вимог не тотожна системі забезпечення зобов'язань і не є її підсистемою. Система забезпечення морських вимог є самостійною правовою системою з власними характерними особливостями, яка поряд із системою забезпечення зобов'язань гарантує та захищає суб'єктивні господарські права.

На думку, Б. М. Гонгало, який критично ставився до тих науковців, які в якості єдиного критерію при «зарахуванні» забезпечувальних засобів до способів забезпечення зобов'язань використовують функціональний напрямок відповідного засобу, в результаті чого напрямок на забезпечення прав ототожнюється з напрямком на забезпечення зобов'язань [9].

На сьогоднішній день, дуже стрімко набирає обертів розвиток інституту забезпечення морських вимог у господарському судочинстві.

Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» до ст. 16 Господарського процесуального кодексу України були внесені зміни та встановлено, що справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна.

Таким чином, забезпечення морських вимог отримується в судовому порядку, який являє собою особливий вид судового провадження в Україні

Враховуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що забезпечення морських вимог є створення шляхом арешту судна грошового чи майнового фонду за постановою чи за рішенням та під контролем господарського суду, за рахунок якого кредитор та інші особи, що мають морські вимоги до судна, отримують реальну

можливість задовольнити свої порушені в результаті експлуатації морського судна майнові інтереси.

Література

1. Господарське право: Підручник/ за редакцією О. П. Подцерковного. — Х.: Одісей, 2011. — 640 с.
2. Римское частное право: Учебник / Под ред. проф. И. Б. Новицкого и проф. И. С. Перетерского, — М.: Юрист, 1994. — 544 с.
3. (Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Кокина. — М.: Спарк, 2002. — 480 с.
4. Сидоренко А. В., Шалаева І. А. Документальне оформлення морських подій з українськими суднами.— Одеса: ЛАТСТАР, 1999. — 168 с.
5. Горчаков С. «Морское требование» — ключ к аресту судна // Судоходство. — 2003. — № 5-6. — С. 56-57.
6. Федчук В. Д. Средства предварительной правовой защиты имущественных интересов морских кредиторов в праве Англии // Автореф. дис. канд. юрид. наук. — М., 1990. — 18 с.
7. Богданов В. Проблема ареста судов в законодательстве Украины // Судоходство. — 1997. — № 12. — С. 54-56.
8. Брильов О. А. Арешт суден по забезпеченню морських вимог за законодавством України. — Миколаїв: Атол, 2002. — 242 с.
9. Гонгало Б. М. Учение об обеспечении обязательств. — М.: «Статут», 2002. — 222 с.

Сіюшов Д. Ю.,

*студент 5 курсу факультету цивільної та господарської юстиції
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЕЄСТРАЦІЇ ПРИЧАЛІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ НЕРУХОМОСТІ

13 червня 2013 року набрав чинності Закон України (далі — ЗУ) «Про морські порти України». Відповідно до ч. 2 ст. 23 цього Закону причали можуть бути об'єктами оренди на строк до 49 років.

Згідно ст. 794 Цивільного кодексу України право користування нерухомим майном, яке виникає на підставі договору найму будівлі або іншої капітальної споруди (їх окремої частини), укладеного на строк не менше як три роки, підлягає державній реєстрації відповідно до закону.

Ч. 2 ст. 4 ЗУ «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень» встановлює, що речові права на нерухоме майно, серед яких, зокрема, право користування (найму, орен-

ди) будівлею або іншими капітальними спорудами, їх окремими частинами, є похідними і реєструються після державної реєстрації права власності на таке майно.

На сьогодні більшість існуючих в морських портах причалів були збудовані ще до набуття незалежності Україною. До набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» питання щодо права власності на такі причали майже не виникало, адже причали в більшості своїй функціонували в складі єдиних майнових комплексів підприємств. Ті ж з них, що не увійшли до складу єдиних майнових комплексів підприємств, на виконання вимог Закону України «Про оренду державної та комунальної власності» не підлягали передачі в оренду, а користування ними здійснювалось лише на підставі договорів сервітуту чи надання послуг певного виду, тому питання щодо реєстрації права користування щодо причалів не поставало.

В даній публікації поставлено за мету встановити чи є причал нерухомістю та чи підлягають речові права на нього реєстрації.

В більшості нормативно-правових актів України термін «причал» визначається через термін гідротехнічну споруду або споруду. Так, в ЗУ «Про морські порти України» причал визначено як гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт.

В цьому ж Законі в ст. 1 зазначено, що гідротехнічні споруди морських портів — це інженерно-технічні споруди (в т. ч. причали), розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден.

Варто зауважити, що в законодавстві не міститься єдиного визначення терміну «споруда»,. Так, відповідно до Державного класифікатора будівель і споруд ДК 018-2000, затвердженого Наказом Держстандарту України № 507 від 17.08.2000 р. «споруди» — будівельні системи, пов'язані з землею, які створені з будівельних матеріалів, напівфабрикатів, устаткування та обладнання в результаті виконання різних будівельно-монтажних робіт [1]. В свою чергу в Постанові Кабінету міністрів України № 1442 від 28.10.2004 р. «Про затвердження Національного стандарту N 2 «Оцінка нерухомого майна» в п. 2 споруди визначено як земельні поліпшення, що

не належать до будівель і призначені для виконання спеціальних технічних функцій [2].

Таким чином в законодавстві «споруда» визначається або як земельне поліпшення, або як будівельна система, в т.ч. пов'язана з землею.

Отже, на основі вищенаведеного, можна дійти до висновку, що споруди можуть бути як такі, що пов'язані з землею і створені з будівельних матеріалів в результаті виконання будівельно-монтажних робіт, так і такі, що не пов'язані з землею і можуть бути легко розібрані та переміщені без зміни цільового призначення та властивостей таких споруд.

В п. 2.7 Методичних рекомендацій стосовно об'єктів нерухомого майна, права на які підлягають державній реєстрації, схвалених колегією Державної реєстраційної служби України від 11.12.2012 р. зазначено, що законодавство не містить єдиного поняття «споруда», також чітко не встановлює її правовий статус. Вказане зумовлює віднесення до споруд поряд з нерухомими також рухомі речі [3]. А тому, при визначенні споруд, права на які підлягають державній реєстрації, слід враховувати, що для таких споруд повинні бути притаманні ознаки нерухомого майна, визначені статтею 181 Цивільного Кодексу, а саме, розташування на земельній ділянці, переміщення споруди неможливе без її знецінення та зміни її призначення.

У п. 2.8 Методичних рекомендацій стосовно визначення нерухомого майна, що знаходиться на земельних ділянках, право власності на які підлягає державній реєстрації, затверджених Наказом Міністерства юстиції України від 14.04.2009 р. № 660/5 зазначається, що при віднесенні пірсу до нерухомих об'єктів слід виходити з його технічних характеристик, призначення та функціонального значення, а також проаналізувати чи підпадають його характеристики до ознак нерухомої речі [4]. Тобто, якщо характеристики пірсу підпадають під ознаки нерухомої речі і він є самостійним за функціональним призначенням об'єктом, то право власності на нього підлягає державній реєстрації.

В ГОСТі 19185-73 пірс визначається як конструктивне об'єднання причалів, виступаючих в акваторію порту, для швартування суден не менше ніж з двох сторін [5].

Згідно п. 1.4.2 ДБН В.2.4-3:2010 гідротехнічні споруди поділяють на постійні та тимчасові [6]. Відповідно до п. 2.1 РД 31.31.27-

81 «Руководство по проектированию морских причальных сооружений» постійні споруди призначені для тривалої експлуатації [7].

П. 2.2 РД 31.31.27-81 [7] встановлює класифікацію причальних споруд залежно, зокрема, від можливості переміщення — на стаціонарні та пересувні, а від застосовуваних будівельних матеріалів — на бетонні, залізобетонні, металеві, дерев'яні та змішані.

Отже, можна дійти до висновку, що причали можуть бути як стаціонарні, що збудовані з використанням бетону, залізобетону та металу, та пересувні, що збудовані з використанням металу та дерева.

Враховуючи той факт, що причали морських портів зазвичай є масивними непересувними спорудами, які витримуються багатотонні навантаження, такі причали є спорудами стаціонарними, що конструктивно пов'язані з землею, а відтак права на них підлягають державній реєстрації.

Література

1. ДК 018-2000: Наказ Держстандарту України № 507 від 17.08.2000 р. // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=va507565-00>;
2. Про затвердження Національного стандарту N 2 «Оцінка нерухомого майна»: Постанова Кабінету міністрів України № 1442 від 28.10.2004 р. // Урядовий кур'єр. — 2004. — № 214
3. Методичні рекомендації стосовно об'єктів нерухомого майна, права на які підлягають державній реєстрації // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.informjust.ua/files/r24_mr_5.pdf;
4. Методичні рекомендації стосовно визначення нерухомого майна, що знаходиться на земельних ділянках, право власності на які підлягає державній реєстрації // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v660_323-09;
5. ГОСТ 19185-73. Гидротехника. Основные понятия. Термины и определения // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v660_323-09](http://www.complexdoc.ru/pdf/%D0 %93 %D0 %9E%D0 %A1 %D0 %A2 %2019185-73/gost_19185-73.pdf);
6. Про затвердження ДБН В.2.4-3-2010 «Гідротехнічні споруди. Основні положення»: Наказ Міністерства регіонального розвитку та будівництва України № 1від 11.01.2010 р. // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v660_323-09](http://minregion.gov.ua/attachments/files/bydivnitstvo/tehnichne-regulyuvannya/normuvannya/24_3_2010.pdf);
7. РД 31.31.27-81 Руководство по проектированию морских причальных сооружений: Распоряжение Главного инженера Союзморниипроекта № 59 от 22 января 1981 г. // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v660_323-09](http://www.znaytovar.ru/gost/2/RD_31312781_Rukovodstvo_po_pro.html);

Ткачук Б. П.,
*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СПОСОБИ НАБУТТЯ МАЙНОВИХ ПРАВ НА ОБ'ЄКТИ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗГІДНО ІЗ ЗАКОНОМ УКРАЇНИ «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ»

Морський транспорт є одним з найбільш економічно-вигідних секторів економіки. Доходи від діяльності морських і річкових портів як в Україні, так і в інших країнах світу є важливим джерелом поповнення державного та місцевого бюджетів. Також багато суб'єктів господарювання зацікавлені здійснювати свою господарську діяльність в морських портах. Адже морські та річкові порти виступають з одного боку як важливі транспортні вузли, а з іншого — як привабливі сфери для здійснення господарської діяльності. Не можливо не вказати на значущість морських портів України для економіки міста, в якому знаходиться морський порт.

Сьогодні, багато науковців і практиків зазначають, що проблема підвищення ефективності морського транспорту, управління вантажопотоками, організації транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників є головним завданням не лише розвитку морського транспорту, а й забезпечення можливості існування морського сектору економіки як такого. За даними фахівців Мінінфраструктури, портова галузь України потребує залучення близько 25 млрд. грн. інвестицій [4].

Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 року (далі — Закон) [1]. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. Особливу увагу хотілось би зупинити на Розділі Закону, що присвячений земельним і майновим відносинам.

Перш ніж розглядати майнові відносини слід визначити, що згідно із Законом до об'єктів портової інфраструктури відносяться — рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управ-

ління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

Ст. 23 Закону України «Про морські порти» визначає, що майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Крім цього ч.2 ст. 3 і ст. 25 Закону визначають можливість передачі майна в порядку оренди, концесії чи приватизації.

Відповідно до Закону України «Про концесії» [2] в концесію може передаватися майно цілісних майнових комплексів державних підприємств, і об'єкти держвласності, які використовуються для здійснення діяльності у сфері будівництва та експлуатації морських портів та їх інфраструктури.

В свою чергу Кабінет Міністрів України ухвалив постанову «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» [3], згідно з якою до переліку об'єктів держвласності, які можуть передаватися в концесію, внесено всі 18 державних морських торговельних портів України.

Слід відзначити, що концесія є найбільш ефективною формою відносин держави та інвестора в частині розвитку портової інфраструктури, на відміну від приватизації, зберігаючи, таким чином, майно в державній власності та одночасно залучаючи приватні інвестиції в галузь. Від впровадження концесійної моделі залучення інвестиційних коштів в портову галузь урядом очікується отримання обсягів надходжень до держбюджету, які вищі від існуючого рівня щорічних дивідендів, одержуваних державою від господарської діяльності портів.

Ще одним способом набуття майнових прав на об'єкти морської портової інфраструктури є їх приватизація. Відповідно до ст. 25 Закону приватизація об'єктів портової інфраструктури, крім стратегічних об'єктів, у межах морських портів здійснюється відповідно до законодавства про приватизацію з урахуванням відповідних особливостей. При цьому об'єктами приватизації є: єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, утворених у процесі реорганізації на базі цехів, виробництв, дільниць, інших підрозділів державних підпри-

ємств — морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначеного для їх діяльності; окреме індивідуально визначене майно, передбачене частиною шостою цієї статті; акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, утворених на базі єдиних майнових комплексів, збудованих за рахунок державних та приватних інвестицій відповідно до інвестиційних договорів та договорів про спільну діяльність.

Закон визначає, що єдині майнові комплекси державних підприємств та 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних засадах.

Закон закріплює, що якщо окремий індивідуально визначений об'єкт портової інфраструктури (крім стратегічних об'єктів портової інфраструктури), що використовується суб'єктом господарювання на підставі договору оренди, який укладений до дня набрання чинності Законом, і прийнято рішення про його приватизацію, то суб'єкт господарювання має право на його викуп за умови, що ним здійснено поліпшення такого майна вартістю не менш як 25 відсотків його залишкової (відновної за вирахуванням зносу) вартості на момент приватизації.

Таким чином, Закон України «Про морські порти України» заклав основи залучення приватних інвестиційних коштів в розвиток морських портів. При цьому держава має максимально забезпечити доступність для всіх суб'єктів господарювання можливість участі в концесійних та приватизаційних конкурсах, виключити монополізацію, забезпечити залишення стратегічних об'єктів портової інфраструктури у державній власності, а також контролювати ефективність використання майна та дотримання умов укладених договорів.

Література

1. Про морські порти: Закон України від 17.05.2012 року // Відомості Верховної Ради України. — 2013. — № 7. — ст. 65.
2. Про концесії від 16.07.1999 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — N 41. — ст.372 .
3. Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності Затв. Постановою Кабінету міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 // Урядовий кур'єр від 24.11.2012. — № 217 .
4. Щодо затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/transport/print/35279.html>.

Трясов Д. А.,
*студент 5 курсу факультету цивільної та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАСТОСУВАННЯ НОРМИ ПРАВА ПРИ СПЛАТІ ВІНАГОРОДИ ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ

У галузі морських перевезень здійснення підприємницької діяльності пов'язане з додатковими витратами. Зокрема, це необхідність сплати винагороди рятувальникам у разі рятування на морі. І отут постає питання пріоритетності норм: чи мають у першу чергу застосовуватись норми загального цивільного законодавства, чи слід надати перевагу спеціальним правилам, встановленим КТМ України, — оскільки наслідки вчинення рятувальних дій передбачаються як у ЦК (глава 80 «Рятування здоров'я та життя фізичної особи, майна фізичної або юридичної особи»), так і у спеціальному законодавстві — КТМ (глава 6 «Винагорода за рятування на морі» розділу IX «Надзвичайні морські події»). У статті 9 ЦК України вказується лише на врегулювання відносин у сферах господарювання, використання природних ресурсів та охорони довкілля, а також трудових та сімейних відносин, але не зазначається специфіка морських перевезень та відносин у цій сфері за межами здійснення господарювання.

Отже, необхідно порівняти характерні риси зобов'язань, що виникають на основі ЦК та КТМ. Згідно ст.ст. 1161-1162 ЦК України це:

1) наявність загрози здоров'ю та життю фізичної особи, майну фізичної або юридичної особи;

2) вчинення рятувальних дій без відповідних повноважень, тобто особа не повинна бути професійним рятувальником, який відповідно до Закону України від 14 грудня 1999 р. «Про аварійно-рятувальні служби» визначається як особа, яка має відповідну спецпідготовку, атестована на здатність до проведення аварійно-рятувальних робіт і безпосередньо бере у них участь, має спеціальну фізичну та психологічну підготовку та відповідає за її підтримання;

3) завдання шкоди рятувальнику, відшкодування якої і складає зміст відповідних зобов'язань;

4) розмір відшкодування визначається розміром шкоди, завданої рятувальнику.

За змістом ст.ст. 326 — 340 КТМ України відносинам з виплати винагороди за рятування на морі характерні такі ознаки:

1) наявність небезпеки для морських суден або будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються;

2) вчинення рятувальних дій за відсутності ясної та розумної заборони власника або капітана судна щодо рятування;

3) вчинення дії з корисним результатом (врятування судна, яке наразилося на небезпеку, вантажів та інших предметів, що знаходяться на ньому, збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу або іншого майна, так само як і навколишнього природного середовища);

4) виникнення права на винагороду за рятування судна, яке наразилося на небезпеку, вантажів та інших предметів, що знаходяться на ньому тощо. Від врятованих людей не вимагається винагороди, але рятівник людей, який взяв участь у наданні послуг у зв'язку з аварією, що зумовила необхідність рятування, має право на справедливу частку в належній рятівнику сумі за врятування судна або іншого майна чи відвернення або зменшення шкоди навколишньому природному середовищу. При цьому винагорода сплачується і в тому разі, коли судно, що надало послуги з рятування, належить власнику врятованого судна. Тут слід ще наголосити на тому, що загроза шкоди, настання якої своїми діями відвертає рятувальник, повинна бути реальною. Уявна шкода не підлягає відшкодуванню. Тобто загроза настання шкоди для життя і здоров'я особи повинна бути очевидною; очевидність несприятливих наслідків оцінює рятувальник, а згодом — держава, яка приймає рішення про відшкодування шкоди;

5) розмір винагороди визначається угодою сторін, а за відсутності угоди — судом або Морською арбітражною комісією з врахуванням критеріїв, про які йдеться у ст. 333 КТМ України. Застосування положень КТМ України в судовому та арбітражному процесі, пов'язаних з розглядом справ стосовно розподілу винагороди між рятівниками, потребує додаткового вивчення питання, що стосується їх складу. Рятівників може бути декілька. Це має

означати, що «особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення вимоги» на прохання будь-кого з «рятівників» (ч. 1 ст. 340 КТМ). До складу рятівників слід відносити усіх осіб, що брали участь у рятувальній операції (здійснювали певні дії щодо надання рятувальних послуг). Надати виключний перелік таких осіб неможливо. Отже, перелік рятувальників слід визначати виходячи з обставин конкретної події. Рятівник, який здійснив рятувальні операції і не набув при цьому права на винагороду, має право на одержання від власника судна спеціальної компенсації, еквівалентної його витратам, яка може бути збільшена максимально на 30 % понесених рятівником витрат.

Таким чином, порівняння одного та іншого виду відносин свідчить про те, що, не зважаючи на наявність спільних рис (наявність загрози, вчинення рятувальних дій), вони відрізняються за суттєвими ознаками (наприклад, вимога наявності корисного результату, що досягається завдяки виконанню сукупності «дій»: «дії щодо рятування» майна, «дії щодо збереження» плати, «дії щодо збереження навколишнього природного середовища» тощо; характер визначення винагороди тощо).

Можна зробити такий висновок: відносини, що виникають у зв'язку з рятуванням на морі, мають специфічний характер, хоча і є за своєю сутністю відносинами цивільними, але не підпадають під загальні правила глави 80 ЦК України, і тому є сферою дії спеціальних норм КТМ України. Норми ЦК можуть застосовуватись до таких відносин лише у субсидіарному порядку згідно з ч. 1 ст. 9 ЦК України. В свою чергу, держава, керуючись конституційним приписом про те, що людина є найвищою соціальною цінністю, бере на себе витрати щодо відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я чи смертю рятувальника. Крім суто матеріального відшкодування заподіяної шкоди, держава заснувала спеціальні відзнаки морального заохочення рятувальників. Так, за змістом ст. 7 Закону України «Про державні нагороди України» від 16 березня 2000 р. за особисті мужність і героїзм, виявлені при рятуванні людей, матеріальних цінностей, а також в інших випадках в умовах, пов'язаних з ризиком для життя, особи можуть бути відзначені орденом «За мужність» I, II, III ступеня.

Хоронжак Я. Г.,
*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Значний потенціал морегосподарського комплексу України представлений 63 терміналами, серед яких провідну роль відіграють 18 морських торговельних портів. Перед морською та портовою галузями стоїть чимало проблем: недостатньо ефективне використання портових потужностей; неефективна система управління; застаріла матеріально-технічна база морських портів; відсутність достатніх стимулів для інвесторів вкладати кошти у розвиток морської галузі.

Велика частина причального фронту перебуває в незадовільному технічному стані. Інфраструктура портів не відповідає сучасним техніко-експлуатаційним та екологічним вимогам. Застарілою і зношеною є вантажно-розвантажувальна техніка, що використовується у портах, особливо це стосується кранів, зношених на 80-90 %. Як зазначають фахівці портової галузі «За відсутності належного державного фінансування та недостатніх інвестицій портове господарство не встигає за проблемами в обробленні вітчизняних та транзитних вантажів»[1].

Великий крок у подоланні вказаних проблем було зроблено із прийняттям Закону України «Про морські порти України», який визначив правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. На сьогоднішній день основне завдання полягає у розробленні та прийнятті всіх необхідних нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію положень вказаного законодавчого акту.

Морський порт — визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [2].

Основною проблемою, що стоїть перед морськими портами на даний час, є загроза можливої втрати вантажопотоків. Висо-

ка конкуренція на ринку портових послуг при існуючому міжнародному поділі праці вимагає постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на належному техніко-економічному рівні. Нестабільною залишається вантажна база українських морських портів, що залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей та транзитних вантажів.

Серед проблем розвитку українських морських портів слід виокремити наступні:

- висока зношеність портової інфраструктури, що не дозволяє мінімізовувати витрати портових операторів;
- неефективність митно-тарифної політики;
- відсутність гарантій збереження вантажів та їх своєчасної переробки;
- питання розвитку пропускної спроможності портів вирішуються без активного використання можливостей, які можуть бути мобілізовані з урахуванням регіональної значимості портів і на основі принципу регіональної концентрації ресурсів [3].

Для подолання існуючої проблематики основними стратегічними пріоритетами розвитку морської галузі України мають стати:

- покращення управління морською галуззю шляхом підсилення координації міністерств, що здійснюють морську діяльність та місцевих органів виконавчої влади приморських регіонів;

З прийняттям Закону України « Про морські порти України» створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій у портах, передачі функцій з управління державним майном місцевим органам виконавчої влади, виведення з-під державного регулювання діяльності з навантажувально-розвантажувальних робіт у портах, тощо.

- посилення міжрегіональної співпраці у сфері стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;
- вдосконалення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажів;
- модернізація транспортної інфраструктури приморських регіонів (приведення наявних транспортних шляхів країни у відповідність з міжнародними стандартами, будівництво нових автошляхів). Це можливо зробити шляхом розвитку концесій на бу-

дівництво та експлуатацію автомобільних доріг згідно із Законом України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [4].

Шляхом вирішення зазначених проблем, на мою думку, є корінні та структурні перетворення, що призведуть до розбудови ринкової інфраструктури в галузі портової діяльності, істотної модернізації системи управління на усіх рівнях, реалізації принципів державно-приватного партнерства у морських портах.

Для здійснення таких перетворень необхідно створити законодавчі умови для виникнення довгострокової мотивації державно-приватного партнерства у морських портах; забезпечити ефективний нагляд за додержанням вимог національного і міжнародного законодавства; стимулювати усі види виробничо-господарчої діяльності у портах підприємствами різних форм власності на принципах добросовісної конкуренції; забезпечити істотне зростання привабливості сфери портової діяльності для інвесторів, що у свою чергу призведе до значного підвищення темпів розвитку портів; привести систему управління портами у відповідність до міжнародного законодавства.

Реалізація цих перетворень потребує глобальної законодавчої роботи та необхідних організаційних заходів уряду сфері портової діяльності, що повинні здійснюватися мобільно та у відповідності до вимог міжнародного законодавства.

Література

1. Свистун І.І., Тульчинська С. О. Аналіз розвитку морського транспорту в Україні. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://probleconomy.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf>
2. Закон України «Про морські порти України», від 17.05.2012 № 4709-VI. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
3. Стратегічні пріоритети реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>
4. Липинська О. А., Крисюк Л. М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку // Регіональні інновації. — № 47 — 2012. — с. 99-107.

Шинкар М. Л.,
*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції*
Національний університет «Одеська юридична академія»

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Морегосподарський комплекс — це не тільки «група взаємопов'язаних галузей», але й цілісна господарська структура міжгалузевого рівня. Морегосподарський комплекс — складна, багатокomпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країн природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, який формується на рівні підприємств, регіонів та країн.

17.05.2012 року в Україні був прийнятий Закон «Про морські порти України» (далі — Закон), який набрав чинності з 13.06.2013 року. Відповідно до цього Закону, морський порт — це територія та акваторія, обладнані для здійснення відповідної господарської діяльності, а не державне підприємство. Іншими словами кажучи, морський порт замість суб'єкта діяльності законодавчо визначений об'єктом діяльності.

Існуючі морські порти, як зазначено у Законі, підлягають реорганізації як юридичні особи, а їхнє майно — передачі у повне господарське відання державному підприємству «Адміністрація морських портів» і державним підприємствам та акціонерним товариствам, створених на базі єдиних майнових комплексів, які можуть бути виділені в окремі підприємства і здійснювати повноцінну господарську діяльність. [3]

Незважаючи на вищевказане, положення Закону ідуть в розріз реальності. Адже, посилаючись на діючий Кодекс торгового мореплавства, морський порт є державним підприємством, а, отже, і суб'єктом права. Отже, цьому факту уже суперечить позиція щодо створення єдиного комерційного підприємства, яке здійснюватиме управління всіма морськими портами України — Адміністрації морських портів України.

Згідно ч. 1 ст. 59 Господарського кодексу України, реорганізації державних підприємств — морських портів може мати місце шляхом поділу за рішенням власника чи уповноважених ним ор-

ганів [1]. Отже, в результаті поділу державного підприємства — морського порту буде створено дві чи декілька юридичні особи — державні підприємства, між якими буде розподілено майно, яке входить у власність морського порту.

З урахуванням положень частини 1 статті 107 ЦК України, кредитори державного підприємства — морського порту, що припиняється, можуть вимагати від цієї юридичної особи виконання зобов'язань якої не забезпечено, припинення або дострокового виконання зобов'язання, або забезпечення виконання зобов'язання, крім випадків, передбачених законом [2].

Отже, можна припустити, що в результаті реструктуризації державних підприємств — морських портів шляхом їх поділу будуть визначені їх правонаступники, до яких перейдуть права та обов'язки за чинними на момент їх передачі зобов'язаннями.

У будь-якому випадку, виконання зобов'язань морського порту не буде здійснюватися за рахунок майна, яке відповідно до Закону не підлягає приватизації та відчуженню у будь-який інший спосіб, а саме стратегічних об'єктів портової інфраструктури, до яких відносяться об'єкти державної власності — гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші засоби навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден.

Слід зазначити, що на території існуючих морських портів здійснює господарську діяльність багато суб'єктів господарювання, зокрема, це: стивідори, перевізники, експедитори, які мають договірні відносини з державними підприємствами — морськими портами, змістом діяльності яких є надання послуг та/або виконання робіт за плату, а отже, ситуація зміни суб'єктного складу у зобов'язанні на стороні морського порту, який буде реструктуризовано шляхом поділу, зачепить їх господарську діяльність.

Правові наслідки реструктуризації державного підприємства — морський порт можна продемонструвати на прикладі договору про спільну діяльність без об'єднання вкладів учасників, застосування якого досить поширене у сфері діяльності морських портів.

Особливість договору про спільну діяльність без об'єднання вкладів учасників з метою отримання прибутку чи досягнення іншої цілі полягає в тому, що він є дуже зручною та прибутковою для

держави формою керування та використання державної власності, оскільки у більшості таких договорів передбачена умова, згідно з якою незалежно від результатів господарської діяльності Порт отримує встановлений договором гарантований мінімум доходу.

Договір про спільну діяльність відрізняється від інших договорів і тим, що в результаті його виконання спільною діяльністю учасників може створюватися нове майно, правовий статус якого згідно з ч. 2 ст. 1131 ЦК України має бути визначений у ньому [2].

У випадку, якщо таке майно буде створено внаслідок спільної діяльності з державним підприємством — морський порт, під час реорганізації останнього, виникне питання щодо визначення правонаступника. Якщо ж правонаступники не будуть визначені, це може призвести до того, що поділ майна, яке є у спільній власності учасників і спільних прав вимоги, які виникли в них, має бути здійснений у порядку, встановленому ЦК України, а саме — майно, що є у спільній частковій власності, може бути поділене в натурі між співвласниками за домовленістю між ними. При цьому договір про поділ нерухомого майна, що є у спільній частковій власності, укладається в письмовій формі й підлягає нотаріальному посвідченню.

На мою думку, варто було б взяти до уваги вже прийняті положення щодо визначення морського порту, як суб'єкта права, адже порт є важливою складовою частиною виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України.

Література

1. Господарський кодекс України. Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV. Режим доступу — Електронний доступ: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
2. Цивільний кодекс України. Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV. Режим доступу — Електронний доступ: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
3. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / О. Н. Кирик, О. П. Подцерковный, Д. В. Зятина, В. А. Котлубай и др. : под ред. О. Н. Кирик, О. П. Подцерковного. — Одесса : Феникс, 2012. — 159 с.

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

Батан Ю. Д.,

*студент 4 курсу факультету міжнародно-правових відносин,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ФОРМУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО КОНСТИТУЦІЙНОГО ПРАВА ЯК МІЖГАЛУЗЕВОГО ІНСТИТУТУ НА ПРИКЛАДІ ГАЛУЗІ НІМЕЦЬКОГО ГОСПОДАРСЬКОГО КОНСТИТУЦІЙНОГО ПРАВА

Розвиток господарського права, так само як конституційна реформа в Україні, спричинює пошук нових ідей для покращення й оновленої систематизації галузей господарського та конституційного права. Однією з таких новацій можна вважати формування такого інституту як господарське конституційне право.

Прикладом даного інституту може слугувати німецька правова система. У німецькому господарському праві закріплено поділ на публічне господарське право, до якого належать господарське конституційне та господарське адміністративне право, та приватне господарське право, що містить торговельне право, корпоративне право, право картелів тощо. Основний Закон ФРН слугує взірцем нормативного акта, в якому закладено низку засадничих положень із питань регулювання економіки. Основу конституційного господарського права становлять норми Основного Закону, які регулюють економіку. У господарському конституційному праві Німеччини широко застосовувані є поняття «економічна конституція», яким визначаються статті Основного Закону, що використовуються для врегулювання господарської діяльності [4, с. 108].

Німецькі науковці приділяють значну увагу конституційно-господарському праву у своїх навчальних і наукових виданнях. Скажімо, у науковому виданні Рольфа Штобера «Загальне господарсько-адміністративне право: Основи та принципи. Економічна конституція» розділ В, що присвячено конституційно-господарському праву ФРН, налічує понад половину обсягу книги та складається з 5 розділів: «Конституційні засади регулювання», «Принципи держави і права, що визначають суть управління»,

«Сфери дії господарсько-адміністративного права», «Основні права: охорона приватної господарської діяльності» та «Захист та межі господарської діяльності держави відповідно до положень економічної конституції» [3].

Абзац 3 статті 9 Основного Закону ФРН виділяє «право створювати об'єднання для охорони і поліпшення умов праці та економічних умов» та гарантує його «...кожному і для всіх професій. Угоди з метою обмеження цього права або перешкоджання його здійсненню недійсні, а спрямовані на це заходи протиправні».

Зі змісту Основного Закону ФРН особливу увагу слід звернути на статтю 14, яка стосується права власності та складається з трьох абзаців. Перший абзац встановлює: «Власність та право спадкування гарантуються. Їх зміст та межі визначаються законами». Другий абзац містить положення, що «власність зобов'язує. Користування нею повинно водночас слугувати спільному благу». Третій абзац гарантує, що «відчуження власності допускається лише в цілях загального блага. Воно може проводитися тільки за законом або на підставі закону, що регулює характер і розміри відшкодування. Відшкодування визначається на основі справедливого врахування інтересів суспільства і зацікавлених осіб. Спори про розміри відшкодування розглядаються судами загальної юрисдикції». Стаття 15 встановлює, що «земля і надра, природні ресурси і засоби виробництва можуть бути передані в цілях усупільнення в суспільну власність або в інші форми суспільного господарства відповідно до закону, що регулює види і розміри відшкодування. Щодо відшкодування відповідно діють речення 3 і 4 абзацу 3 статті 14» [2].

Враховуючи те, що в Конституції України не настільки ґрунтовну увагу приділено регулюванню економіки та господарської діяльності, пропонується на даний час виділення господарського конституційного права в Україні не як галузі чи підгалузі, а спершу як міжгалузевого інституту українського господарського та конституційного права. Інститут права — конкретизована правовим режимом цілісність правових норм, за допомогою яких здійснюється регулювання групи суспільних відносин із застосуванням галузевого методу регулювання для досягнення єдиної мети [5, с. 135].

Конституційно-правові норми, які регулюють економічні відносини в Україні [1] та потенційно можуть увійти до вищезгаданого міжгалузевого інституту, можна поділити на такі групи:

- 1) засадничі норми основ формування правового господарського порядку в Україні (статті 1, 3, 8, 9, 15 — 18 КУ);
- 2) які стосуються права власності (статті 13, 14, 41);
- 3) які стосуються інших прав, свобод й обов'язків людини і громадянина (статті 24, 36, 42 — 45, 58, 61, 67);
- 4) щодо компетенції законодавчої влади (п. 3 — 6, 14, 16, 18, 19, 24, 36 ч. 1 ст. 85, п. 5, 7 — 9 ч. 1, п. 1, 8 ч. 2 ст. 92, 98 — 100);
- 5) щодо компетенції Президента України (п. 1, 12, 14, 15, 29, 30 ч. 1 ст. 106);
- 6) щодо компетенції Кабінету Міністрів України (п. 1, 3 — 8 ч. 1 ст. 116);
- 7) щодо компетенції місцевих органів влади (п. 3 — 5 ч. 1 ст. 119, ст. 140, 142 — 143).

Також джерелом конституційного господарського права можна вважати рішення Конституційного Суду України — наприклад, рішення КСУ від 5 лютого 2013 року щодо офіційного тлумачення ч. 4 ст. 58, ч. 1 ст. 64 Закону України «Про господарські товариства».

Таким чином, конституційне господарське право можна визначити як впорядковану сукупність правових норм, що здійснює регулювання основоположних економічних відносин у джерелах конституційного права, та являє собою міжгалузевий інститут господарського та конституційного права з перспективою стати окремою галуззю національного права.

Література

1. Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року зі змінами, внесеними 1 лютого 2011 року та 19 вересня 2013 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=254%EA%2F96-%E2%F0>.
2. Основной Закон Федеративной Республики Германия от 23 мая 1949 г. с последующими изменениями и дополнениями до 20 октября 1997 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://constitutions.ru/archives/247>.
3. Stober R. Allgemeines Wirtschaftsverwaltungsrecht: Grundlagen des Wirtschaftsverfassungs- und Wirtschaftsverwaltungsrechts, des Weltwirtschafts- und Binnenmarktrechts [elektronische Ressource]. — W. Kohlhammer Verlag, 2008. — 325 S. — Verfügbar unter: http://books.google.com.ua/books?id=FQVqc4_h13oC&pg.
4. Дятленко Н.М. Посилення публічно-правового регулювання в ФРН — орієнтир для України / Н. М. Дятленко // Держава та регіони. Серія Право. — Вип. 3. — 2010. — С. 107 — 112.
5. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс : учебник / под ред. Ю. Н. Оборотова. — О.: Фенікс, 2011. — 436 с.

Бахирко А.Г.,
*студентка 2 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УКРАИНЫ

Одним из принципов развития и совершенствования системы нормативно-правовых актов является принцип системности и согласованности.

Относительно информационно-правового подхода фрагментарный подход к формированию налогового права за годы независимости Украины привел к тому, что налоговые правоотношения отражены в почти 5000 нормативно-правовых актов, среди которых: 528 законов, 153 указа Президента, 453 постановления Верховной Рады, 19 Декрета Кабинета Министров, более 1000 постановлений и распоряжений Кабинета Министров, около 2000 нормативно-правовых актов министерств и ведомств Украины.

Значительное количество нормативно-правовых актов, регулирующих налоговые правоотношения, не создала качественной правовой системы в Украине, а скорее, наоборот, привела к неоднозначности отдельных толкований, наличия шероховатостей и противоречий.

Поэтому назрела необходимость реформирования налоговой системы Украины. Именно Налоговый кодекс, должен был обеспечить комплексный подход в регулировании налоговых отношений, устранить несогласованность налогового законодательства, обеспечить единую и стабильную законодательную базу налогообложения, внести стабильность в бизнес, уверенность в том, что налоги не будут изменяться в ближайшем времени, а, также, что будет установлен мораторий на постоянные поправки.

В декабре 2010 г. был принят Налоговый кодекс Украины, который вступил в действие с января 2011 г. Методом его формирования было собрание в нём действующих законов и подзаконных актов и различных инструкций.

Действующую налоговую систему целесообразно реформировать не путем решения всех проблем одновременно с принятием Налогового кодекса, а поэтапно с включением в единый всеобъемлющий документ всех существующих платежей налогового характера, механизм начисления, уплаты и администрирования которых

был бы эффективным и практически апробированным. При этом, единственным и взвешенными должны быть все налоговые процедуры, а также необходимо обеспечить максимальную прозрачность таких действий и мероприятий.

Для достижения указанных задач необходимо изменить не только методы правотворчества, но и подходы к государственному управлению и регулированию, которые не отвечают требованиям времени и интересам субъектов налогового права, а также ввести соответствующие законодательно установленные механизмы, которые позволят скоординировать действия участников налогового процесса в соответствии с изменениями экономической среды и рынка. С этой целью в налоговом законодательстве целесообразно закрепить следующие принципы налогообложения, как справедливость, определенность, однократность, удобство, рациональность, нейтральность, прозрачность и простота, поскольку это будет способствовать существенному повышению эффективности отечественной налоговой системы и станет залогом развития национальной экономики.

Проблемы существования правовых коллизий в налоговом законодательстве должны стать предметом повышенного внимания как со стороны Президента Украины, парламента и правительства, так и рядовых граждан государства. Часто складывается впечатление, что вопрос формирования эффективной системы налогообложения и администрирования налогов является исключительно проблемой одних плательщиков, потому Министерство финансов и правительство заняты исключительно ее фискальной стороной, законодательный орган, принимая налоговые законы, не анализирует их влияние на экономику, а налоговые органы практически устранены от участия в этом процессе. Только всестороннее научно-теоретическое осмысление и системный комплексный анализ данной проблематики позволит выработать необходимые научно обоснованные и аргументированные предложения и рекомендации по совершенствованию правотворческой деятельности и гармонизации налогового законодательства в Украине.

Литература

1. Кмить В.Н. «Правовые коллизии в налоговом законодательстве Украины и пути их устранения» к, экон, н., Львовский национальный университет имени Ивана Франко, <http://www.info-library.com.ua/libs/stattya>.
2. Ефименко Т. И. Основные направления трансформации налоговой системы в Украине / Т. Ефименко // Финансы Украины. — 2010. — №9. — С. 10-11.

Березінський П. А.,

*ас. кафедри аграрного, земельного та екологічного права,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

Топал О. В.,

*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ ОПОДАТКУВАННЯ СІЛЬСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

На сьогодні зелений туризм в Україні — досить поширений вид відпочинку для громадян та значний прибуток для його організаторів. Така діяльність дуже актуальна, особливо в період економічної кризи, бо забезпечує село робочими місцями, робить відпочинок громадян економнішим, порівняно із закордонними відпустками, збагачує культурний дух міського населення та взагалі підіймає рівень економіки в державі. Що ж собою являє сільський зелений туризм? На законодавчому рівні не закріплено поняття «сільський зелений туризм», воно лише згадується у визначенні особистого селянського господарства у ст. 1 ЗУ «Про особисте селянське господарство». Спеціальних законів, які б регулювали такий вид діяльності, порядок його оподаткування та регулювання відносин у цій сфері, також немає. В ч. 1 ст. 3 вищезгаданого закону зазначено, що діяльність, пов'язана з веденням особистого селянського господарства, не відноситься до підприємницької діяльності. Слід звернути увагу на те, що спроби прийняти спеціальний законодавчий акт все ж таки були. Так, на першому читанні Верховної Ради України, був прийнятий проект Закону «Про сільський зелений туризм», у статті 3 якого визначено, що діяльність з надання послуг у сфері сільського зеленого туризму не відноситься до підприємницької діяльності, а також зазначено умови, за яких така діяльність підлягатиме оподаткуванню. На нашу думку, це є доречним положенням, прийняття якого пододало б багато колізій у законодавстві, які будуть розглянуті нижче. Повертаючись до ЗУ «Про особисте селянське господарство», особа, що займається особистим селянським господарством, не зобов'язана сплачувати податки, бо збирається направляти доходи, отриманні від проживання у неї туристів для задоволення особистих потреб (тобто для розвитку особистого се-

лянського господарства, доходи від реалізації продукції та послуг якого не оподатковуються). Звернемось до спеціального закону сфері туризму «Про туризм», де в ст. 4 серед видів туризму виділено і сільський, екологічний (зелений).

Особливості здійснення окремих видів туризму встановлюються законом. Спеціального діючого закону про сільський зелений туризм ще немає, тому ми користуємось законом «Про туризм», бо має місце створення тур продукту — пред'явлення, як мінімум, двох послуг: забезпечення житлом та рекреаційними послугами (відвідування об'єктів культури, відпочинок та розваги, реалізація сувенірної продукції, тощо). В даному законі визначено суб'єктів туристичної діяльності — туроператори та турагенти, і саме під ці визначення особисті селянські господарства не підпадають, а тому, відповідно, не можуть бути суб'єктами туристичної діяльності. Це, в свою чергу, суперечить статті 4, де зазначено, що одним з видів туризму є сільський туризм.

Ще одне протиріччя — між загальним визначенням господарської діяльності у ГКУ, та визначенням особистого селянського господарства у відповідному законі. Господарська діяльність — це діяльність суб'єктів господарювання в сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт та надання послуг вартісного характеру, маючих цінову визначеність. Господарська діяльність, спрямована на отримання прибутку, є підприємницькою і підлягає оподаткуванню. Але в законі «Про особисте селянське господарство» вказано, що діяльність таких об'єднань не є господарською і отриманий прибуток використовується для забезпечення та організації такої діяльності.

Чи справді це так? За всіма ознаками сільський зелений туризм підпадає під визначення підприємницької господарської діяльності, адже туристам надаються вартісні послуги (надання житла, їжі, екскурсійних програм тощо), за які особисте селянське господарство отримує дохід і, відповідно, мають оподатковуватися. Але це знов таки суперечить ЗУ «Про особисте селянське господарство», тому що селяни, зайняті такою діяльністю, не є підприємцями. Саме тому є корисним положення законопроекту «Про сільський зелений туризм», яке долає таку колізію та зазначає випадки законного стягнення податків з особистого селянського господарства. Повертаючись до питання оплати, візьмемо, на-

приклад, організацію прогулянок та екскурсій на природі, метою яких може бути збір ягід, грибів, рибалка, тощо. Такі види послуг, як підтверджує практика, є систематичними у зеленому туризмі. Але потрібно враховувати, що коли збирання природних ресурсів переслідує комерційну ціль, воно має бути платним, зокрема, для його організатора.

Так, згідно зі ст. 77 Лісового Кодексу України, встановлено, що спеціальне використання лісових ресурсів, крім розміщення пасік, є платним. Збір за спеціальне використання лісових ресурсів встановлюється Податковим кодексом України. Звідси слідує, що організатори таких послуг (тобто члени особистого селянського господарства, що займаються зеленим туризмом) мають отримати в спеціалізованих лісгосподарських підприємствах спеціальний дозвіл на використання лісових ресурсів в туристичних цілях та платити збір за спеціальне використання лісових ресурсів і користування ділянками лісового фонду, який є різновидом ресурсних платежів і належить до загальнодержавних податків і зборів.

Отже, чимало суперечностей в різних законодавчих актах стосовно регулювання зеленого сільського туризму. Основною проблемою є те, що на нормативному рівні не закріплено навіть визначення такого виду діяльності. Вирішенням цієї проблеми було б прийняття спеціального Закону «Про сільський зелений туризм», який визначав би загальні правові, організаційні та соціально-економічні засади реалізації державної політики України в галузі сільського зеленого туризму та був би спрямований на забезпечення закріплених Конституцією України прав громадян на відпочинок, свободу пересування, охорону здоров'я, на безпеку життя та здоров'я довілля, задоволення духовних потреб та інших прав при здійсненні туристичних подорожей; встановлював би засади раціонального використання туристичних ресурсів та регулював би відносини, пов'язані з організацією та здійсненням сільського зеленого туризму на території України.

Вважаємо, що на законодавчому рівні необхідно закріпити визначення зеленого туризму, порядок його створення, регулювання відносин між туристами та організаторами, порядок оподаткування такої діяльності та інші питання стосовно функціонування такого виду послуг.

Воловик О. А.,
*канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри господарського права,
Східноукраїнський національний університет
імені Володимира Даля*

ЕФЕКТИВНІСТЬ ЕКОНОМІЧНОГО ПРАВОСУДДЯ: ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ВИМІРУ

Економічне правосуддя є узагальнюючим поняттям, що у вітчизняній правовій доктрині майже не розроблено, під яким звичайно розуміється діяльність судів щодо розгляду майнових спорів. У зв'язку із тим, що вітчизняна судова система побудована не тільки за предметним, але й за суб'єктним складом, розгляд таких спорів знаходиться у віданні, головним чином, загальних (місцевих) та господарських судів.

Аналіз даних судової статистики дозволяє стверджувати, що вимір результатів судової діяльності у межах кожної судової підвідомчості відбувається переважно за показниками: кількості розглянутих справ, проценту перегляду (скасування) рішень вищими судовими інстанціями, надходження коштів до державного бюджету (судового збору), реагування на попередження економічних правопорушень (господарськими судами) [1]. При цьому, чи відбувається (та з яких методологічних позицій), наприклад, оцінка причин та наслідків зростання/зменшення кількості звернень до суду, і чи (як) корелюють між собою показники звернень до суду у попередньому та поточному періоді — невідомо.

Ефективність економічного судочинства не вимірюється, оскільки відсутнє державне замовлення, немає методики подібних вимірів. Судова статистика фіксує лише кількісні показники діяльності судової системи, а результати її аналізу стосуються переважно організаційних питань («навантаження» на суддю), посилення «вертикалі законності» (щодо зменшення кількості оскаржень та скасованих рішень вищими інстанціями).

Відомі слова Ю. Андропова «Чи знаємо ми суспільство, в якому живемо?» можна повністю адресувати вітчизняній системі економічного судочинства. Чому за опитуваннями у суспільстві (наприклад, щодо рівню довіри до правосуддя) та спостереженнями міжнародних інституцій ми маємо занижкий рівень захисту права власності, згортання інвестицій та таку судову систему, яка потре-

бує якомога скорішого реформування, але щорічні підсумки роботи судів свідчать про начебто «планово-прибуткову» (задовільну) їх роботу?

Причина уявляється в тому, що поняття (економічної) ефективності судочинства (зокрема, господарського та ін.) є предметом виключно вузько-наукових та вкрай поодиноких інтересів (досліджень), які жодним чином не впливають на правову політику та навіть замало на правову науку. До останніх розвідок у цій галузі слід віднести дослідження С. Ф. Демченка, який вважає сукупний господарський процес ефективним, якщо він є доступним та законним (справедливим), — це забезпечує єдність соціальної ефективності (як доступності) та економічної (як еквіваленту відновлення юридичної рівноваги між учасниками відносин). (Питання ефективності у праві (в цілому) було предметом активних досліджень радянських науковців, і загальноприйнятою є думка, що ефективність правових норм може бути визначена як співвідношення між фактичним результатом їх дії і тими соціальними цілями, для досягнення яких ці норми були прийняті) [2].

Але чи правильно вважати економічну ефективність судового (господарського) процесу апіорі еквівалентом справедливої юридичної рівноваги? Чи гарантує юридична рівновага (законність, справедливість) економічну ефективність? Для дискутування відповідей на подібні питання набувають науковий та практичний інтерес міждисциплінарні розвідки до галузі знань під назвою «економіка і право» (або економічний аналіз права — далі ЕАП), що зародилась у США та отримала широке міжнародне визнання [3]. Наведемо лише три наступні тези.

1. Головне призначення судової системи полягає у захисті права власності та добровільних контрактів.

2. Такий захист є ефективним, якщо він відбувається за формою (теоремою), що її свого часу вивів Р. Познер: «Юридичні правила повинні імітувати ідеальний ринок» [4]. Тобто, економічна рівновага є моделлю (орієнтиром) для юридичної (юридичних правил, рішень), а не навпаки (юридична рівновага начебто презюмує економічну).

3. Коли судова система відбирає та усуває неефективні правові рішення з певних питань (замінюючи їх на ефективні), а потім відповідних звернень до судової системи (як показник) зменшується, бо всі питання вирішуються у межах добровільних угод, є

підстави вважати, що у державі діють ефективні юридичні правила (варіант розквіту тоталітарної держави, де конфліктні питання вирішуються репресіями, тут не розглядається).

Наведені міркування та перенесення їх у площину вітчизняного правового аналізу є непростю справою, — звичайно позитивістська цінність законності завершує піраміду фахового світогляду правників. Але саме судовий (а не законодавчий) розвиток приватного права сьогодні є найбільш органічним та динамічним у світі щодо реагування на економічні виклики. Отже, виміри правосуддя потребують вивчення *кількісно-якісних* кореляцій.

Література

1. Постанова Пленуму Вищого господарського Суду України від 21.02.2013 № 5 «Про підсумки роботи господарських судів України у 2012 році та завдання на 2013 рік» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://vgsu.arbitr.gov.ua/files/pages/ppVGSU_21022013_5.pdf; Огляд даних про стан здійснення правосуддя у 2010 році [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://законь.com/12422-sudova-statistika.html>.
2. Демченко С. Ф. Теоретико-методологічні засади ефективності господарського судочинства: дис. на здобуття наук. ступ. докт. юрид. наук: спец.12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право». — К., 2010. — 428 с.
3. Ярцева Н. В. Современные концепции экономической мысли: Учебное пособие / Н. В. Ярцева. — Барнаул: Издательство АГУ, 2003. — 272 с.
4. Познер Р. А. Экономический анализ права /пер. с англ. под. ред. В. Л. Тамбовцева. — СПб., Экономическая школа, 2004, в 2-х т., Т. 1. — 544 с., Т. 2. — 464 с.

Гадяцька І.В.,

*студентка 4 курсу Інституту прокуратури та слідства
Національний університет «Одеська юридична академія»*

НОРМАТИВНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ФУНКЦІЇ УЗГОДЖЕННЯ ПРИВАТНИХ ТА ПУБЛІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ

Досягнення балансу у приватно-правових та публічно-правових відносинах становить один з пріоритетних напрямів подальшого розвитку господарського права України, що підтверджує необхідність виділення та ретельного дослідження функції узго-

дження приватних та публічних інтересів, яка належить до галузевих функцій господарського права.

У найбільш загальному вигляді дана функція може бути визначена як вплив господарського права на суспільні відносини, спрямований на оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання, споживачів, держави, окремих верств населення та суспільства в цілому [1, с. 245-246].

Багато правознавців пояснюють сутність категорії інтерес у праві на підставі досліджень філософії, соціології, психології, економіки. Так, знаходимо такі визначення інтересу. Інтерес — об'єктивно існуюча і суб'єктивно усвідомлена соціальна потреба, мотив, стимул, збудник, спонукання до дії. Інтерес — певний психічний стан людини, спрямування її уваги на який-небудь предмет [2, с. 112]. Інтерес з погляду права узагальнено можна представити як вольове спрямування уваги суб'єкта на об'єкт (блага), визначений суб'єктом як засіб задоволення потреб. Для правової науки представляє особливу цінність поняття законний інтерес, який використовується в численних нормативних актах. Як зазначає О. Вінник, він представляє собою відображений в об'єктивному праві або такий, що випливає з його загальних засад і певною мірою гарантований державою, простий юридичний дозвіл, спрямований на отримання певного соціального блага, що не суперечить публічному інтересові.

Публічні інтереси можна визначити як відображені в праві гармонізовані, збалансовані певним чином інтереси держави як організації політичної влади, а також інтереси всього суспільства.

Приватні інтереси — інтереси окремого громадянина (фізичної особи), сім'ї, групи громадян, організації, якщо вона створена за участю фізичних осіб і відповідно не належить до сфери публічної — державної чи комунальної — форми власності [3, с.109]. З точки зору конституційного права, будь-який приватний інтерес неминуче веде до групових та суспільних інтересів, так чи інакше зачіпає їх. Поширеною є практика, коли носії приватних інтересів об'єднуються в групи, з тим щоб виражати свої інтереси всередині групи і представляти їх у стосунках з іншими асоціативними групами, що навряд чи доступно одній людині. Так, згідно ст.36 Конституції України громадяни України мають право на свободу об'єднання у політичні партії та громадські організації. Тому, розглядаючи категорію «приватний інтерес» у конституційному

праві, слід погодитися з думкою В. Мадісона, що він є насамперед інтересом громадянського суспільства [4, с. 60].

Конституційний суд України у своєму рішенні від 01.12.2004 року № 18 — рп/2004 постановив, що поняття «охоронюваний законом інтерес», що вживається в законах України у логічно-смысловому зв'язку з поняттям «права», треба розуміти як прагнення до користування конкретним матеріальним та/або нематеріальним благом, як зумовлений загальним змістом об'єктивного і прямо не опосередкований у суб'єктивному праві простий легітимний дозвіл, що є самостійним об'єктом судового захисту та інших засобів правової охорони з метою задоволення індивідуальних і колективних потреб, які не суперечать Конституції і законам України, суспільним інтересам, справедливості, добросовісності, розумності та іншим загальноправовим засадам [5].

Господарським кодексом України, у статті 9 встановлено, що економічна і соціальна політика держави має спрямовуватися на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання і споживачів, різних суспільних верств і населення в цілому. Таким чином, дана стаття є нормативно-правовим орієнтиром для будь-яких політичних сил, що формують і здійснюють економічну та соціальну політику в Україні. Правове визначення і закріплення у різних формах здійснення економічної політики держави об'єктивно зумовлюється змішаним характером національної економіки, що відповідає тенденціям розвитку економіки найбільш передових країн. Така економіка передбачає існування приватного і суспільного (державного, колективного) секторів, активну роль держави в економічному житті, її суттєвий вплив на економічний розвиток [6, с. 58].

В п.3 ч.1 ст. 3 Закону України «Про державно-приватне партнерство» одним з принципів державно-приватного партнерства визначено узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди.

Отже, можемо зробити висновок, що на законодавчому рівні функція узгодження приватних та публічних інтересів набуває закріплення. Проте, в жодному нормативно-правовому акті не встановлена можливість визначення конкретних суспільних інтересів в кожному окремому випадку, що унеможливорює досягнення кінцевої мети даної функції. Як наслідок, маємо правові норми, які на практиці не втілюються у життя. Автором пропонується ідея ство-

рення нормативно-правового акту, який би містив чітку процедуру встановлення публічних (суспільних) інтересів в кожному випадку здійснення господарської діяльності суб'єктами господарювання.

Література

1. Дабіжа Я. І. Поняття, зміст та засоби реалізації функції погодження приватних та публічних інтересів у сфері господарювання // Питання удосконалення методології сучасної юриспруденції. — 2012. — С.245-247.
2. Гужева А. М. Деякі аспекти правової природи інтересу в цивільному праві // Південноукраїнський правничий часопис. — 2007. — № 3. — С.111-114.
3. Лічак Д. В. Узгодження приватних та публічних інтересів в сфері господарської діяльності // Наше право. — 2011. — № 2 — ч.2. — С.107-113.
4. Андрушко І. П. Гармонійне поєднання приватних та публічних інтересів у конституційному праві // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2011. — № 4. — С. 59-65.
5. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 50 народних депутатів України щодо офіційного тлумачення окремих положень частини першої статті 4 Цивільного процесуального кодексу України (справа про охоронюваний законом інтерес) від 01.12.2004 — № 18-рп/2004 // Офіційний вісник України. — 2004. — № 50. — Ст. 3288.
6. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / за заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини. — 2-е вид., переробл. і доповн. — К. : Юрінком Інтер, 2008. — 713 с.

Драпайло В. В.,

*студентка 5 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ МИТНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ

Митним законодавством України передбачена можливість консультування митними органами зацікавлених осіб стосовно питань державної митної справи. Правова природа таких консультацій вбачається дискусійною.

Відповідно до ст. 21 Митного кодексу України (далі — МК) консультації з питань практичного застосування окремих норм законодавства України з питань державної митної справи можна класифікувати на такі види: 1) консультації, що мають індивідуальний характер, а саме розраховані на використання виключно особою, якій надана така консультація; 2) узагальнені консультації.

Митним консультаціям, що мають індивідуальний характер притаманні ознаки індивідуально-правового акту, до яких І.А. Міннікес відносить наступні: 1) регулювання конкретних ситуацій; 2) встановлення, зміна або припинення права та обов'язків учасників правовідносин в індивідуальному порядку; 3) адресованість персонально визначеним суб'єктам; 4) органічно доповнюють нормативно-правові акти [1, с.60].

Для встановлення правової природи узагальненої митної консультації, то доцільним є співставлення її ознак з ознаками нормативно-правового акту (далі — НПА) та індивідуально-правового акту.

Під НПА у теорії права розуміють письмовий документ суб'єкта права, наділеного владними повноваженнями, котрим в односторонньому вольовому порядку встановлюються, змінюються або відміняються правові норми [2, с. 124].

Узагальнена митна консультація має такі ознаки, що співпадають з ознаками, притаманними НПА: 1) приймається уповноваженим державою органом, яким є Міністерство доходів і зборів України; 2) приймається в установленій законом формі та затверджується наказом вищезазначеного міністерства; 3) розрахована на застосування до невизначеного кола осіб.

Тобто можна зробити висновок що деякі риси, характерні для НПА, притаманні і узагальненим консультаціям.

Цікавим для аналізу є положення п. 5 ст. 21 МК відповідно до якого не може бути притягнуто до відповідальності особу, яка діяла відповідно до консультації з питань практичного застосування окремих норм законодавства України з питань державної митної справи, наданої в письмовій або електронній формі, а також до узагальненої консультації, зокрема, на підставі того, що у подальшому такі консультації були змінені або скасовані. Таким чином можна зробити висновок, що новоприйнята узагальнена консультація не має зворотної сили до правовідносин, що склались на виконання попередньої узагальненої консультації, що є подібним з такою властивістю закону (що є НПА) як «закон зворотної сили не має».

Водночас, на відміну від НПА, узагальненою консультацією не встановлюються, не змінюються та не відміняються правові норми з питань митної справи.

Стосовно співвідношення узагальненої консультації з індивідуально-правовим актом та виявлення спільних рис, можна виокремити наступні: 1) спрямовані на регулювання конкретних

ситуацій, потребуючих юридичного вирішення 2) органічно доповнюють нормативно-правові акти. Інші ознаки, що притаманні індивідуально-правовим актам не є характерними для узагальнюючих консультацій.

Слово «консультація» в перекладі з латинської означає *consultatio* — совещание. Одним із значень слова «консультація» є порада, надана спеціалістом з приводу певного питання. Отже, консультація є актом аналізу та тлумачення діючого законодавства, а митна консультація — актом тлумачення законодавства України з питань митної справи.

О. Ф. Скакун виділяє окрему категорію піднормативних актів, які класифікує на: 1) інтерпретаційні акти або акти тлумачення норм права; 2) індивідуальні акти або акти застосування норм права [3, с. 498]. Інтерпретаційно-правовий акт — це правовий акт-документ, який містить роз'яснення змісту та порядку застосування правової норми, сформульоване уповноваженим органом в рамках його компетенції, та має обов'язкову силу для всіх, хто застосовує роз'яснювальні норми [3, с. 665].

В свою чергу, О. Ф. Скакун виділяє акти правозастосовного тлумачення, видом якого є саме акти адміністративного тлумачення, що містять вказівки роз'яснювального характеру про правила застосування норм права [3, с. 666]. Якщо дотримуватись класифікації актів тлумачення права, запровадженої зазначеною вченою, то узагальнену митну консультацію слід було б відносити до актів адміністративного тлумачення.

Вбачається за доцільне погодитися з думкою О. Ф. Скакун та визначити правову природу узагальненої митної консультації як акту адміністративного тлумачення, яка, відповідно до ч.6 ст. 21 МК, може бути оскаржена до суду саме як правовий акт індивідуальної дії, якщо вона, на думку заінтересованої особи, суперечить нормам відповідного акта законодавства в свою чергу може бути оскаржене в судовому порядку.

Враховуючи, що відповідно до ч.6 ст. 21 МК визнання судом узагальненої митної консультації недійсною є підставою для надання нової консультації з урахуванням висновків суду, можна зробити висновок, що узагальнена митна консультація відіграє важливу практичну роль в регулюванні спірних питань митної справи та загальнообов'язкова для врахування в практичній діяльності, якщо її неправомірність не буде встановлена в судовому порядку.

Література

1. Минникес И. А. Индивидуальные правовые акты (к проблеме индивидуального правового регулирования) // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2006. — № 5. — С. 59-62.
2. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс / под ред. Ю. Н. Оборотова. — О. : Фенікс, 2011. — 436 с.
3. Скакун О. Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс): Учебник. — Харьков : Эспада, 2005. — 840 с.

Дрей І.Ю.,

*студентка 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТА ЯКОСТІ МОЛОЧНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Сучасний стан світового ринку агропродовольчої продукції проявляється у формі зростаючої кон'юнктури, що є сприятливим для нарощування обсягів виробництва продуктів харчування в Україні та їх експорту. Одним із важливих елементів продовольчої безпеки країни є ринок молока і молочної продукції, який являє собою систему товарно-грошових відносин між економічно відособленими виробниками продовольчої сировини, переробниками і споживачами[1].

Окремі питання стану формування й розвитку ринку молока і молокопродуктів знайшли своє втілення у наукових працях В. М. Бондаренка, Золотих І.Б., Канцевича С.І., Ю. Михайлова, Я. О. Тивончука, Н. В. Сулими та інших вчених. Водночас подальшого дослідження вимагають питання тенденцій розвитку молокопродуктового підкомплексу в умовах інтеграції України до Європейського Союзу.

Світовий ринок створює перспективи для розвитку молочної галузі України. Єдине, що потрібне для цього — конкурентоспроможність. Фахівці відзначають, що підвищити конкурентоспроможність вітчизняного молока та молочних продуктів можна комплексним підходом, у першу чергу, виробляючи і постачаючи високоякісну сировину для переробки. Для цього треба оптимізувати системи контролю безпеки продукції.

Зараз стрімке скорочення поголів'я корів спричинило негативний вплив на зменшення обсягів виробництва молока, основними причинами чого є незадовільний стан державного регулювання розвитку агропромислового комплексу в умовах реформування сільськогосподарських підприємств, відсутність належних умов кредитування виробників продукції тваринництва [2].

Низька молочна продуктивність корів зумовлена передусім значним рівнем їх яловості, недоліками в організації виробництва та селекційно-племінній роботі, недостатнім рівнем годівлі, в результаті чого корми використовуються головним чином на підтримку життєдіяльності поголів'я, а не на формування молока.

Цей процес обумовлений такими причинами, а саме: 1) низька економічна ефективність галузі, пов'язана з використанням у молочному виробництві застарілих екстенсивних технологій утримання, годівлі, доїння та відтворення; 2) відсутність високого рівня спеціалізації галузі на рівні господарюючих суб'єктів; 3) відсутність якісного наукового супроводу у справі вдосконалення виробничих процесів; 4) низький рівень підготовки фахівців з боку профільних навчальних закладів; 5) відсутність послідовної державної підтримки регуляторної політики, спрямованої на стимулювання розвитку галузі. Також значною мірою на цей процес впливають низькі закупівельні ціни з боку переробних підприємств, відсутність стабільної кормової бази у господарствах населення.

Цей фактор обумовлений тим, що близько 60 % молока надходить на переробку від господарств населення, яке:

- застосовує ручне доїння, що порушує санітарно-гігієнічні норми;

- не використовує режим охолодження;

- використовує фальсифікацію молока, що дуже складно контролювати в зв'язку з надходженням на заготівельні пункти великої кількості дрібних партій. І, як наслідок, на переробку надходить низькоякісна або несортова сировина.

Є й інший бік проблеми «незадовільної якості вітчизняних молочних продуктів» пов'язаний із широким розповсюдженням в Україні практики порушень стандартів та фальсифікацією продукції. Особливо це актуально для вітчизняного ринку молочних продуктів. Так, на думку спеціалістів, жоден харчовий продукт не підробляють так часто, як молоко [3]. Неприйнятною є практика реалізації в Україні генетично модифікованих продуктів, в т.ч. і молочних, без зазначення відповідної інформації на їх упаковці.

З 1 січня 2015 в Україні заборонять продавати домашні молочні продукти, реалізувати необроблене молоко, сир домашнього виробництва, бо Україна зобов'язалася наблизити норми показників безпеки вітчизняної продукції до загальноприйнятих.

У перспективі Україна може очікувати на збільшення експорту молока й молокопродуктів за умови поліпшення їхньої якості та виконання санітарних вимог країн-імпортерів. За ціною українські молокопродукти більш конкурентоспроможні ніж іноземні, також молочна сировина в Україні дешевша порівняно з іншими європейськими країнами.

Наміри України інтегруватись у ЄС потребують чіткого дотримання законів ринкової економіки в агропромисловому виробництві і, зокрема, в системі реалізації молока та молочної продукції за рахунок адаптації товаровиробників до міжнародних вимог та вимог ЄС щодо її якості (масова частка жиру, води, молочного білка; індекс розчинності; дозволений вміст сторонніх домішок; вимоги до маркування тощо).

Для відповідності вимогам європейського законодавства низку заходів мають здійснити державні органи та виробники молока і молочної сировини. Так, до Закону України «Про молоко та молочні продукти» від 24 червня 2004 року було б доцільно внести деякі зміни та доповнення, а саме: ч. 1 ст. 4 доповнити словами — *«вимоги до показників безпечності та якості молока, молочної сировини і молочних продуктів встановлені нормативно-правовими актами України та міжнародними нормативними актами»*; ст. 5 доповнити частиною — *«за недійсну інформацію про маркування суб'єкти господарювання притягаються до кримінальної відповідальності»*; ст. 6 доповнити частиною — *«у виробництві традиційних молочних продуктів забороняється використання генетично модифікованих організмів»*; п. 1 та п. 2 ч. 1 ст. 10 викласти в такій редакції — *«додержання умов виробництва, зберігання та реалізації молока, молочної сировини і молочних продуктів відповідні до міжнародних нормативно-правових актів; створення та діяльності лабораторій, обладнаних сучасними приладами і відповідними реактивами для визначення показників безпечності та якості молока, молочної сировини та молочних продуктів за європейськими стандартами»*; ст. 13 доповнити частинами — *«суб'єкти господарювання зобов'язані: підвищувати показники обсягів молока татунку «екстра» та якості молока сирого, а також забезпечувати професійне навчання персоналу, задіяного у ви-*

робництві молочної сировини, молока і молокопродуктів»; ч. 2 ст. 21 викласти в такій редакції — «у разі порушення вимог показників щодо безпечності та якості продукції суб'єктів господарювання притягаються до кримінальної відповідальності»; та ст. 22 доповнити частиною — «міжнародне співробітництво здійснюється шляхом забезпечення посадових осіб, залучених до контролю підприємств, що працюють на експорт, належними знаннями щодо вимог ЄС з імпорту молочних продуктів з третіх країн».

Готовність чи неготовність виробників молочної продукції та державних органів до здійснення кроків у напрямку імплементації європейських вимог впливатиме на можливість вітчизняних виробників вийти на європейський ринок. Міжнародні ринки молочної продукції відкривають значні можливості для нарощування виробництва, збільшення доходів, отримання додаткових конкурентних переваг за рахунок ефекту масштабу та збільшення іноземного інвестування [4].

Література

1. Іванова Л. С. Стан та розвиток ринку молока і молокопродуктів після вступу України до СОТ [Електронний ресурс] — Режим доступу - <http://www.economy.nauka.com.ua/?operation=1&iid=137>.
2. Власенко І.Г. Стан світового ринку молока і молочної продукції та особливості його формування в Україні // Інноваційна економіка. — 2013. — № 1. — С. 40.
3. Кошій О. В. Державне регулювання якісних характеристик пропозиції молокопродуктів в Україні [Електронний ресурс] — Режим доступу - http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2009_30/Statti/8.pdf.
4. Т. М. Пшенична Гармонізація управління якості і безпеки молочної продукції до світових вимог // Вісник Дніпропетровського університету — 2012. — № 6. — С.17.

Іванова Т. Ю.,

*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції*

Національний університет «Одеська юридична академія»

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ КОНЦЕСІЙ НА АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ В УКРАЇНІ

На сучасному етапі економічних перетворень підвищується актуальність розвитку концесійної діяльності в Україні та зростає необхідність збільшення обсягу інвестиції для фінансування кон-

цесійних інфраструктурних проєктів. Світова практика реалізації інвестиційних проєктів на концесійній основі свідчить, що концесія — це форма залучення інвестицій приватного сектору, якому держава передає права володіння і користування інфраструктурними об'єктами на період будівництва та експлуатації цих об'єктів [1].

Автомобільні дороги є невід'ємною складовою єдиної транспортної системи будь-якої країни світу. Поєднуючи окремі види транспорту в єдину транспортну систему вони в значній мірі впливають на соціально-економічний розвиток держави. Поряд з цим автомобільні дороги виступають важливою частиною транспортної інфраструктури. Близько 75 % вантажних та 80 % пасажирських перевезень здійснюється автотранспортом. Стан автомобільних доріг визначається в першу чергу рівнем фінансування дорожнього господарства, яке, як правило, залежить від можливостей держави [2].

Правові умови для запровадження концесійного механізму створені Законом України «Про концесії» [3], який прийнято з метою підвищення ефективності використання державного та комунального майна і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах). Цим Законом визначено поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна, а також умови і порядок її здійснення. Прийняття Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»[4] від 15 січня 2009 року № 891-VI створило умови для залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів для будівництва, реконструкції автомобільних доріг на концесійних засадах. Згідно з цим Законом концесіодавець може частково фінансувати (співфінансувати) будівництво та/або експлуатацію автомобільних доріг на умовах концесії в обсягах та порядку, визначених концесійним договором, за рахунок коштів, передбачених у спеціальному фонді державного бюджету для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування. Об'єкти концесії у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг можуть бути передані у концесію лише за умови прийняття рішення Кабінетом Міністрів України на підставі техніко-економічного обґрунтування.

Концесія на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг— це правовідносини, які виникають між концесіодавцем та концесіонером під час будівництва, реконструкції автомобільної

(позаміської) дороги загального користування, строкового платного володіння нею та експлуатації [5].

Сьогодні в світі існує три концесійні схеми: BOT (build, operate, transfer), ROT (rehabilitate, operate, transfer) и МО. По схемі BOT концесіонер будує дорогу і здійснює управління нею (в загальному випадку — 35 років). При цьому він стягує плату за проїзд, здійснює ремонт магістралі, а після закінчення строку концесії передає автомобільну дорогу в управління державі. По схемі ROT дорога, що потребує здійснення капітального ремонту, передається в управління концесійному консорціуму. Концесіонер за власні кошти здійснює її ремонт. Третя схема МО — не передбачає будівництва або реконструкції магістралі, а тільки її управління, тобто підтримання на відповідному рівні В Україні до теперішнього часу намагалися застосувати першу концесійну схему. В Законі України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» було наведено тільки один варіант повернення інвестицій — виключно стягнення плати за проїзд з автомобілістів [6]. Це досить ризиковано, бо у інвестора залишається лише одне джерело надходжень: 95 % інвестицій концесіонер повертає за рахунок водіїв, що користуються платною дорогою, і тільки 5 % — за рахунок дорожньої інфраструктури. Згідно із змінами до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», поряд з концесіями на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг вводиться нова форма концесії: на реконструкцію, ремонт і подальшу експлуатацію, а також тільки на експлуатацію автомобільних доріг. Наша країна володіє багатим концесійним потенціалом, і практично весь світовий досвід з притаманним йому розподілом ризиків, створенням консультативних груп можливо з успіхом застосувати у нас, що і продемонстрували перші концесіонери українських дорожньо-будівельних реалій — «ВНК Розточчя» та консорціум «Трансмагісталь», які внаслідок укладання концесійного договору взяли на себе зобов'язання з реалізації проекту будівництва, функціонування, обслуговування автомагістрального полотна Краківець-Львів протяжністю 84,4 км та завершення будівництва до 2011 року і Львів-Броди — 78,96 відповідно із завершення робіт до кінця травня 2012 року. Інвестором, розробником та генеральним підрядником проекту виступила польська компанія NDI. У свою чергу, львівське ВАТ «Розточчя» контролює концесію Краківець-Львів, володіючи 80 %

акцій консорціуму «Трансмагісталь». Обидва концесіонери знаходяться в процесі реструктуризації з метою гарантії прийняття оптимального рішення щодо будівництва та експлуатації автомагістралей для задоволення потреб як у користувачів, уряду, так і акціонерів.

Підсумовуючи необхідно зазначити, що моделювання концесії на автомобільні дороги продемонструвало, що початковою метою уряду залишається залучення фінансування з найменшими витратами для бюджету. Уряду необхідно змінити пріоритети розвитку мережі автомобільних доріг з концесій на будівництво нових доріг на концесії на ремонт існуючих доріг. Концесії на будівництво нових доріг є малоефективними зважаючи на нестабільний стан економіки на даний час. Концесії на ремонт існуючих шляхів вимагають набагато менше інвестицій й надаються у строк 5-10 років. Досвід при наданні цих концесій дозволить реалізувати набагато більші проекти. Крім того, встановлення пільгових ставок оподаткування для інвесторів має бути замінено співпрацею держави через державні інвестиції. Така форма співпраці держави стає відчутною лише на пізніх стадіях реалізації проекту, в той час як найбільша підтримка необхідна на ранніх стадіях.

Література

1. Проблеми та тенденції розвитку концесійного інвестування в Україні/ Л.Л Гриценко/ Вісник СумДУ. Серія Економіка № 1 2010 Том.2.
2. Застосування концесійних угод в дорожньо-будівельній галузі/ Бортницька Л. П. [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Natural/vntu/2008_17_1/53.pdf
3. Закон України Про концесії Верховна Рада України; Закон від 16.07.1999 № 997-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
4. Про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» Закон від 15.01.2009 № 891-VI [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
5. Указ Президента України «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» від 04.07.1998 № 735/98 [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
6. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНИХ МОНОПОЛІЙ З ПІДПРИЄМСТВАМИ МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Металургія є однією з базових галузей економіки. Україна не є виключенням, металургійний комплекс якої забезпечує понад 25 % промислового виробництва в країні, 34 % загального експорту товарів. Виробництво сталі в Україні станом на 2010 р. складає 33, 6 млн. тонн [3].

Тому для підприємства металургійного комплексу (далі — ПМК) велике значення мають розвиток суміжних сфер, а саме організації перевезень. Найбільш популярними видами транспорту, якими здійснюється вантажні перевезення на території України є залізничний (286, 1 млн. тонн) та автомобільний (115, 7 млн. тонн).

Але зважаючи на специфіку металургійної галузі, цілком логічним є те, що основними споживачами послуг Укрзалізниці як природного монополіста в сфері забезпечення руху залізничного транспорту загального користування є металургійні підприємства. Продукція та суміжні перевезення ПМК для вітчизняних залізниць становлять близько 50 % у загальній структурі перевезень вантажів.

Згідно ст. 1 Закону України «Про природні монополії», природна монополія — стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва, а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами, у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари, ніж попит на інші товари.

Регулювання діяльності таких суб'єктів здійснюється державою, а саме національними комісіями регулювання природних монополій [1].

З норм Закону випливає, що до переліку сфер, де встановлюється природна монополія, відноситься діяльність з забезпечення руху залізничного транспорту загального користування.

22.02.2010 р. АМКУ визначив перелік суб'єктів природних монополій на державних ринках, серед яких була вказана і Державна Адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця).

У 2008-2009 рр. відбулося падіння обсягів виробництва у металургійній галузі на 12,3 % і 26,7 % відповідно. В результаті, попит на послуги УЗ з перевезення металургійної сировини знизився на понад 40 %, продукції чорних металів — на понад 50 %. Знизилися також обсяги транзитних перевезень із Казахстану, Росії, Молдови [5].

До основних проблем монополіста можна віднести також наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень, зношеність інфраструктури та рухомого складу, відсутність конкурентного середовища в сфері залізничних перевезень.

Укрзалізниця свої проблеми намагається вирішувати переважно шляхом підвищення вартості тарифів та послуг. Так, 21.05.2013 р. наказом Мінінфраструктури встановлюється індексація залізничних тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України [2].

Для вирішення цих та деяких інших завдань на нормативному рівні була прийнята Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затверджена Кабінетом Міністрів.

«Ручне» регулювання цін на товари і послуги діє й у інших природних монополістів, з якими взаємодіє ПМК, наприклад, НАК «Нафтогаз».

Підвищення ціни на газ — серйозний удар по економіці України. З підвищенням цін на газ рентабельність у ПМК становитиме від 8 до 15 %, порівняно з попередніми 25—40 % [4].

Щорічно вітчизняна металургія споживає 6-7 млрд. м³ газу, тоді як більшість світових виробників вже давно відмовилися від використання цього енергоносія, впровадивши технології пилового палива. Вітчизняні підприємства чорної металургії оснащені старим обладнанням, експлуатуються понад нормативні терміни. Утримання морально застарілого та зношеного устаткування (мартенівських печей тощо) призводить до зростання збитковості металургійного виробництва.

Тому Уряд і представники ПМК вважають, що основним механізмом виходу з такого становища є технічна модернізація та впровадження новітніх технологій, на яке потрібно 3—4 роки.

Процес виробництва та реалізації продукції ПМК пов'язаний з витратами на перевезення, енергоносії, постачання яких відносяться до монополії держави. Відносини підприємств з державними монополіями є складними, тому для знаходження компромісу варто розробити програму розвитку взаємодії природних монополій і підприємств ПМК.

Література

1. Закон України «Про природні монополії» // Відомості Верховної Ради. — 2000. — № 30. — Ст. 238.
2. Наказ Мінінфраструктури «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»// Офіційний вісник України. — 2013. — № 42. — С. 176. — Ст. 1529.
3. Щодо напрямів реформування металургійної галузі України// Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України <http://www.niss.gov.ua/articles/435>.
4. Нагорський Б. А. Механізми регулювання взаємодії державних монополій з підприємствами гірничо-металургійного комплексу України// Держава та регіони. — 2010. — № 4. — С. 75-78.
5. Пономарьова Т. Вплив світової фінансової кризи на стан та взаємодію залізничного та металургійного комплексів України//Вісник Харківського національного університету. — 2009. — № 851. — С. 105-111.

Кудін Ю.

*студентка 4 курсу юридичного факультету,
Одеський національний морський університет*

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФЕРМЕРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Фермерське господарство є формою підприємницької діяльності громадян, які виявили бажання виробляти товарну сільсько-господарську продукцію, займатися її переробкою та реалізацією з метою отримання прибутку. Воно є юридичною особою та діє на підставі Статуту. Правове регулювання створення та діяльності фермерського господарства закріплене в Законі України «Про фермерське господарство» [1]. Створюється фермерське господарство

одним або кількома громадянами України, які є родичами або членами сім'ї. Фермерське господарство визначає самостійно напрям та спеціалізацію своєї діяльності, організовує виробництво та переробку сільськогосподарської продукції та підбирає на свою думку та ризик партнерів для реалізації виробленої продукції. Фермерське господарство наділене правом вступати в договірні відносини з органами державної влади, органами місцевого самоврядування та з будь-якими юридичними або фізичними особами.

Фермерське господарство діє самостійно на основах самокупності. Всі витрати господарство покриває за рахунок власних доходів або із джерел які не заборонені законом. Доходи селянського (фермерського) господарства формуються за рахунок виручки від продукції яка реалізовується, від виконання робіт і наданих послуг та використовуються членами господарства на власний розсуд.

Діяльність фермерського господарства здійснюється із застосуванням земель, тому законом визначено, що до складу земель фермерського господарства входять земельні ділянки, що належать на праві власності фермерському господарству та земельні ділянки, що належать на праві приватної власності членам фермерського господарства.

Особливістю організації господарської діяльності ФГ є те, що воно згідно із ст.12 ЗУ «Про фермерське господарство» може використовувати земельні ділянку на умовах оренди. Використання орендованих земельних ділянок можливе тільки після укладання договору оренди та державної реєстрації речових прав.

Згідно із ЗУ «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» обов'язковій державній реєстрації підлягають речові права та обтяження на нерухоме майно, розміщене на території України, що належить фізичним та юридичним особам [2]. Отже, для того щоб ФГ мало можливість взяти у громадян земельні ділянки в оренду, фізична особа повинна зареєструвати земельну ділянку у секторі державної реєстрації речових прав на нерухоме майно. Для цього необхідно власнику ділянки:

- 1) подати в органи державної реєстрації заяву про державну реєстрацію прав та їх обтяжень;
- 2) документ, що підтверджує оплату послуг з державної реєстрації прав та їх обтяжень (у сумі 120 грн.) ;
- 3) нотаріально посвідчений державний акт земельної ділянки;

4) у відділі держземагентства одержати витяг про державну реєстрацію;

5) копію документа що підтверджує реєстрацію в державному реєстрі фіз. осіб платника податку та копію документа що підтверджує особу.

При отриманні заяви та документів, необхідних для державної реєстрації прав та їх обтяжень, проводиться реєстрація заяви у базі даних про реєстрацію заяв та запитів із зазначенням дати і часу реєстрації. У разі, якщо земельна ділянка не має ніяких обтяжень, видається свідоцтво про право власності на нерухоме майно підписується державним реєстратором і засвідчується печаткою.

У свою чергу ФГ повинна також подати до сектору державної реєстраційної речових прав на нерухоме майно:

1) заяву про державну реєстрацію прав та обтяжень, щодо іншого речового права, у нашому випадку право оренди земельної ділянки;

2) документ, що підтверджує оплату послуг з державної реєстрації прав та їх обтяжень (у сумі 170 грн);

3) подається реєстраційна справа, яка видається відділом держземагентством, яка містить в собі:

- свідоцтво про Державну реєстрацію юридичної особи;
- схема розміщення земельної ділянки;
- договір оренди землі(акт погодження меж, акт прийому-передачі, план схема, кадастровий план земельної ділянки).

4) копію документа що підтверджує реєстрацію в державному реєстрі фіз. осіб платника податку та копію документа що підтверджує уповноважену особу від імені юридичної особи.

Таким чином, після проведення всіх необхідних дій зі сторони державної реєстраційної служби, власник земельної ділянки — отримає свідоцтво про право власності, а фермерське господарство зможе укласти договір оренди із орендодавцем для здійснення своєї мети.

Література

1. Закон України «Про фермерське господарство» від 19.06.2003 № 973-IV.

2. Закон України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» від 01.07.2004 № 1952-IV.

Кузьмич Е. М.,
*студентка 2 курса социально-правового факультета,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

КОРРУПЦИЯ В УКРАИНЕ

Достаточно часто в средствах массовой информации можно услышать о коррупции, о том как это явление негативно влияет на развитие страны и подрывает ее авторитет. Учитывая общественную опасность коррупции и значимость вопроса, уменьшение ее проявления вызывает заинтересованность в исследовании этого вопроса.

Легальное определение коррупции дается в ст. 1 Закона Украины «О принципах предотвращения и противодействия коррупции» под ним понимается «использование лицом предоставленных ей служебных полномочий и связанных с этим возможностей с целью получения неправомерной выгоды или принятия обещания, предложения такой выгоды для себя или других лиц, или соответственно обещание, предложение или предоставление неправомерной выгоды такому лицу, или по ее требованию другим физическим или юридическим лицам с целью склонить это лицо к противоправному использованию предоставленных ей служебных полномочий и связанных с этим возможностей»[1].

Коррупция, фундамент которой был заложен еще в далеком прошлом, является одним из самых распространенных социальных явлений в современном мире. Проблема коррупции характерна для любого государства, в том числе и для Украины. Ни демократический, ни тоталитарный режимы не смогли преодолеть это негативное явление. Коррупция ведет к максимальному снижению эффективности многих правительственных программ и мероприятий, экономического упадка и резкого снижения уровня жизни народа страны, неоправданно резкого разграничения его за прибылями и условиями жизни [2].

В экономической сфере коррупция разрушает экономическую безопасность государства. Строя искусственные преграды для субъектов предпринимательской деятельности или несправедливо создавая особенные условия для развития отдельных хозяйственных структур, коррупция приводит к экономическому упадку, укреплению недобросовестной конкуренции, уменьшению инве-

стиционной привлекательности и сдерживания экономического развития страны. Как закономерность можно отметить, что между экономическими преступлениями существует взаимозависимость: одно преступление усиливает другое. Коррупция подталкивает предпринимателя к «теневой» экономической деятельности.

Наиболее уязвимыми для коррупции остаются такие области общественной жизни: сбор налогов; регистрация и лицензирование предпринимательской деятельности; таможенные и судебные дела; назначение на руководящие должности; высшее образование; медицинское обслуживание; местное управление. Чаще всего субъектами коррупций становятся государственные служащие.

Одной из главных причин существования коррупции является стремление чиновников к быстрому материальному обогащению. Коррупционная мотивация чиновника базируется на желании получать большие доходы при малых усилиях. Значительное количество чиновников рассматривает государственную службу как самый прибыльный и наименее рискованный бизнес.

В Украине практически отсутствует механизм отчетности, должностных перемещений и ответственности чиновников, за результаты профессиональной деятельности. Отсутствие эффективной системы управления профессиональной деятельностью чиновников усиливает их коррупционные действия.

В связи с тем, что основными причинами существования коррупции являются причины экономические, то целесообразно значительно усилить роль организационно — экономических методов в противодействии коррупции.

Основанием организационно—экономических средств противодействия коррупции должны стать:

- значительное расширение применения научно — обоснованных штрафных санкций;
- введение эффективных систем материального стимулирования государственных служащих;
- создание эффективной системы конкуренции, оценивания и должностных перемещений государственных служащих.

Коррупция имеет экономическую природу своего происхождения. Ее «эффективность» характеризуется очень высокими результатами при малых расходах и относительно низких рисках. Если коррупцию рассматривать как вид бизнеса, то ее рентабельность достигает нескольких тысяч процентов и опережает по это-

му показателю такие виды уголовной экономической деятельности, как продажа наркотиков, людей, и контроль азартных игр. Это объясняет высокую привлекательность и живучесть коррупции.

Руководству государства следует немедленно применить неотложные меры по эффективному противодействию коррупции прежде всего в экономической сфере.

Полностью ликвидировать коррупцию удастся не скоро, но возможно, что применение предложенных организационно — экономических мер позволит значительно снизить ее и повысить эффективность государственного управления, укрепить экономическую безопасность Украины [3].

Литература

1. Закон Украины «О принципах предотвращения и противодействия коррупции»: // Ведомости Верховной Рады Украины от 06.11.2009, — № 45, — С. 1675, ст.. 691.

2. Мельник М. И. Коррупция — коррозия власти: монография / М.И Мельник. — К.: Юридическая мысль, 2004. — 400 с.

3. Коррупционная угроза экономической безопасности Украины // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2011_2/PB-2/PB-2_59.

Кукурудзяк И. Ю.,

*студент 3 курса юридического факультета,
Одесский национальный морской университет*

ПРАВОВОЙ АУДИТ

На современном рынке правовых услуг, многие юридические фирмы предоставляют услугу под названием правовой (юридический) аудит. Это рассматривается как отдельный вид юридической помощи.

В украинском законодательстве понятие аудита определено ст.363 Хозяйственного кодекса Украины и Законом Украины «Об аудиторской деятельности».

Под аудитом понимается проверка данных бухгалтерского учета и показателей финансовой отчетности субъекта хозяйствования с целью выражения независимого мнения аудитора о ее достоверности во всех существенных аспектах и соответствии тре-

бованиям законов Украины, положений бухгалтерского учета или других правил согласно требованиям пользователей [1].

Исходя из данного определения, правовой аудит можно отнести к проведению действий по выяснению соответствия отчетности субъекта законодательству Украины и другим правилам согласно требованиям пользователя.

По сути своей правовой аудит — это системный процесс получения, правовой оценки и контроля объективных данных в деятельности хозяйствующего субъекта. Цель правового аудита — установить степень соответствия хозяйственной деятельности предприятия определенным критериям, правовым нормам, корпоративным стандартам. В сферу правового аудита входит анализ документов, связанных с регистрацией субъекта хозяйствования, учредительных и других правоустанавливающих документов, юридический мониторинг и проверка договоров и сопроводительных документов, которые используются компанией в процессе осуществления хозяйственной деятельности. По результатам правового аудита разрабатываются рекомендации по устранению юридических ошибок и неточностей, которые возникли в конкретных документах, совершении сделок и заключению договоров на предмет соответствия действующему законодательству с целью достижения полной юридической чистоты бизнеса и отдельных участков деятельности хозяйствующего субъекта. Так же это анализ и рекомендации по защите прав собственника (инвестора), выявление, исправление и предупреждение нарушений законодательства.

Проведение правового аудита целесообразно применять при подготовке предприятия к продаже, привлечении крупных инвестиций или заемных средств, в случае желания собственника оценить эффективность работы топ-менеджмента в области финансов и права.

С помощью правового аудита оцениваются возможные финансовые, юридические, инвестиционные, социальные, территориальные и другие риски. Отсутствие должной правовой проверки может явиться причиной плохих финансовых результатов, судебных исков, налоговых и финансовых санкций, споров о праве собственности и многих других негативных последствий [2].

Практическая необходимость проведения правового аудита обуславливается тем, что с его помощью можно выявить, испра-

вить и предотвратить неблагоприятные последствия для деятельности, его руководства, и собственников.

Таким образом, юридический аудит является необходимым инструментом удостоверения благосостояния компании, её надежности и открытости в ведении бизнеса.

В итоге проведения правового аудита хозяйствующий субъект получает независимую, объективную информацию о правовом состоянии основных документов, правовой чистоте бизнеса, анализ допущенных ошибок и пути их устранения. Однако в Украине правовой аудит не получил должного распространения, а законодательство вообще не содержит такого понятия.

В экономически развитых странах институт правового аудита имеет широкое распространение. Результат правового аудита — это формирование мнения о верности и объективности состояния компании. Так, в США задачами аудиторского анализа являются, прежде всего, подтверждение или опровержение данных прогноза руководства об экономических действиях и событиях. При этом бизнес проверяется через призму влияния различных факторов: контрольной среды, потенциального давления на управленцев в целях манипулирования доходами; позиции клиента в отрасли и экономической среде, в которой он действует.

Известный американский специалист в области теории и практики аудита профессор Дж. Робертсон определяет правовой аудит как деятельность, направленную на уменьшение предпринимательского риска. Он приводит следующее определение: «Аудит — это процесс уменьшения до приемлемого уровня информационного риска для пользователей финансовых отчетов» [3].

Исходя из особенностей правового аудита, целей его практического применения, а так же зарубежной практики применения, представляется необходимым закрепить данное понятие на законодательном уровне и придать этому правовому механизму обязательную правовую форму при осуществлении крупных операций.

Литература

1. Закон Украины Об Аудиторской деятельности, Ведомости Верховной Ради Украины (ВВР), 1993, N 23, ст.243.
2. Информация взята с сайта: <http://ukr.tcg.net.ua/yuridichnij-audit-kompanii>.
3. Робертсон Дж. Аудит. Пер. с англ. — М.: КРМС, Аудиторская фирма «Контакт», 1993. — 496 с.

Меркуш О. В.,
*студент 4 курсу Інститута прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

НОВАЦІЇ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ЗЕМЕЛЬНОГО КАДАСТРУ

Сучасні земельні перетворення, які почалися майже одразу після проголошення Україною незалежності, зумовили поступове реформування системи державного земельного кадастру на всій території держави. Це викликано багатьма причинами. Насамперед змінами державних кордонів країни і адміністративно — територіального поділу; введення різноманіття форм власності на землю; утворення більш ніж 25 млн нових землеволодінь, землекористувань громадян, підприємств, установ, їх об'єднань; веденням платності землекористування; установленням правового статусу земель і різних обмежень у використанні земель, обтяжень й земельних сервітутів стосовно кожної земельної ділянки.

Правове регулювання ведення державного земельного кадастру, як однієї з функцій державного управління, набуває особливого значення у зв'язку із закріпленням права приватної власності на землю та реалізацією державою економічних заходів у процесі використання та охорони земель. Застосування відомостей державного земельного кадастру повинно бути ефективним засобом захисту прав суб'єктів земельних правовідносин. Земельний кадастр як інформаційна система покликаний відображати якісний стан землі як природного об'єкта, служити інформаційним джерелом при здійсненні державного контролю за використанням та охороною земель. Він забезпечує необхідною та вірогідною інформацією всіх споживачів, задовольняючи виробничі потреби, пов'язані з використанням землі [3; С.22].

Саме поняття Державного земельного кадастру починаючи з 1997 року неодноразово змінювалося, з цього питання був розроблений ряд законопроектів, крім того визначення державного земельного кадастру містилося й у Земельному кодексі. В результаті цього законотворчого процесу, 7 липня 2011 року було прийнято закон «Про державний земельний кадастр», який почав діяти з 1 січня 2013 року. Даний закон у ст.1 містить поняття Державного земельного кадастру, під яким розуміється єдина державна геоін-

формаційна система відомостей про землі, розташовані в межах державного кордону України, їх цільове призначення, обмеження у їх використанні, а також дані про кількісну і якісну характеристику земель, їх оцінку, про розподіл земель між власниками і користувачами; а також містить визначення геоінформаційної системи, під якою розуміється інформаційна (автоматизована) система, що забезпечує збирання, оброблення, аналіз, моделювання та постачання геопросторових даних. Довгоочікуваний ЗУ «Про державний земельний кадастр» є одним із основних нормативно — правових актів, який створює передумови для припинення дії мораторію на відчуження та вільний продаж земель сільськогосподарського призначення. Закон розроблявся відповідно до ст. 204 ЗК з метою встановлення правових економічних та організаційних основ діяльності у сфері державного земельного кадастру, спрямований на регулювання реєстрації земельних ділянок та інших об'єктів державного земельного кадастру і розглядається як основний елемент державного управління земельним фондом країни [4; С.54].

ЗУ «Про державний земельний кадастр» привніс ряд новацій. Згідно новоприйнятого закону, до державного земельного кадастру вносяться відомості про кожну земельну ділянку, якій присвоюється кадастровий номер, відомості про державний кордон, відомості про межі, категорії земель угіддя, економічну й нормативну грошову оцінку земель та бонітування ґрунтів на території адміністративно — територіальних одиниць, а також відомості про обмеження у використанні земель та кадастрове зонування.

Однією із суттєвих новацій закону є те, що віднині Держземкагентство України реєструє земельні ділянки у кадастрі та надає витяги з земельного кадастру а Укрдержреєстр реєструє права власності на землю, у тому числі договори оренди, купівлі-продажу, міни, успадкування тощо. Між органами земельних ресурсів та відповідними структурами Міністерства юстиції налагоджено автоматичний обмін даними.

З 1 січня 2013 року запрацювала Національна кадастрова система. Завдяки автоматизованій Національній кадастровій системі державна реєстрація земельних ділянок відбувається в кілька разів швидше, що практично зводить нанівець черги в органах земельних ресурсів, затягування з розглядом документів та інші незручності, з якими раніше зіштовхувалися громадяни при реєстрації землі. Крім того, запровадження сучасної, повністю високотехно-

логічної системи суттєво зменшує зловживання у земельній сфері, і зводє до мінімуму прояви корупції та земельних махінацій. Система повністю автоматизована, кожна дія реєструється і відстежується, в такий спосіб уникаємо накладок — відразу при реєстрації система перевіряє, чи правильно лягає ділянка на карту.

Одночасно із ЗУ «Про Державний земельний кадастр» почав діяти ЗУ «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» (у новий редакції), данний ЗУ зокрема змінює порядок набуття прав на земельну ділянку, а саме: з 1 січня 2013 року право на землю виникає лише з дня його реєстрації в державному реєстрі прав Державною реєстраційною службою, утвореною при Міністерстві юстиції України.

Данні закони органічно взаємопов'язані, оскільки реєстрація земельних ділянок — це правова сторона земельного кадастру. Вона забезпечує дотримання принципів недоторканності земельного фонду країни й охорону прав власників та землекористувачів на надані їм в установленому порядку землі.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що у сукупності названі закони є базовими для функціонування земельно — кадастрової системи України, яка станом на 2013 рік цілком сформована, і, згідно офіційних висновків експертів Світового банку, які перевіряли хід виконання заходів з розбудови земельного кадастру, відповідає найкращій світовій практиці.

Література

1. Закон України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» від 01.07.2004 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1952-15>.

2. Закон України «Про Державний земельний кадастр» від 07.07.2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/3613-17>

3. Третьак А. М.: Проблеми розвитку державного земельного кадастру в Україні; Земельне право України: Теорія і практика. — 2012 — № 9. С. 22.

4. Шомпол О.: Погляд на запровадження державного земельного кадастру крізь призму принципів останнього; Вісник Київського Національного Університету ім. Т. Шевченка; — Юридичні науки. — 2012. — вип. 92. — С. 53—58.

Міхова М. В.,
*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СФЕРИ МІСТОБУДУВАННЯ

Сьогодні основною задачею містобудування є створення певного матеріального середовища, у якому потреби людей повинні задовольнятися у найкращий спосіб шляхом проведення містобудівної політики, яка полягає у розробці державних стандартів, норм і правил, пов'язаних з плануванням, забудовою й іншим використанням території [3, с.112]; у підготовці і впровадженні містобудівної документації та інвестиційних програм розвитку населених пунктів, а також у створенні системи моніторингу і контролю за дотриманням містобудівного законодавства та документації.

За період розбудови економіки України саме містобудівна діяльність не мала чітко виражених пріоритетів, які підтверджували б курс стратегічних реформ, обраних на державному рівні [2, с.91]. Серед основних проблем, які стримують реформування у сфері містобудування та розвиток галузі, слід виокремити такі:

- неузгодженість законодавчого регулювання містобудівної діяльності із окремими підзаконними актами, відомчими документами;
- недотримання принципів саморегулювання відносин між суб'єктами містобудівної діяльності та державою;
- низький рівень наукового обґрунтування нормативних актів щодо містобудівної діяльності поряд із її занормованістю.

Детальніше проаналізувавши вищезазначені проблеми, можна зробити висновок, що серед пріоритетних напрямів розвитку сфери містобудування слід зазначити доцільність перенесення низки важливих функцій на регіональний рівень, включаючи:

1. проведення організаційної роботи щодо проходження фахівцями у сфері містобудування професійної атестації;
2. розробка й узгодження з Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України кваліфікаційних вимог, питань і процедури професійної атестації;

3. проведення підвищення кваліфікації та перепідготовки фахівців для будівництва;

4. ведення реєстру фахівців на регіональному рівні та відповідної організаційної роботи щодо їх внесення до реєстру на державному рівні;

5. виконання регіонального замовлення на атестацію фахівців у сфері містобудування;

6. моніторинг ринку праці та забезпеченості будівництва фахівцями, що пройшли професійну атестацію;

7. надання методичної допомоги й посилення інформаційно-го забезпечення будівельних підприємств і організацій щодо новаций у цих сферах.

Містобудівна діяльність регулюється, зокрема, Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» [1], яким встановлена правова основа та система містобудівної документації, і що є принципово новим в підходах до вирішення цілого комплексу існуючих проблем у дозвільно-погоджувальній системі в будівництві, виступає не тільки практичним втіленням реформаторських ініціатив уряду в будівельній галузі, але й реальним кроком на шляху реформування сфери регіонального розвитку. Зазначений Закон забезпечує сприятливі умови ведення бізнесу, розвиток не тільки будівельної, але й цілої низки суміжних галузей, істотне спрощення дозвільних і погоджувальних процедур, а, отже, — значне поліпшення інвестиційного клімату на місцях.

Звичайно, Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», також не позбавлений певних недоліків і дискусійних моментів. Заслуговує на увагу той факт, що даний закон носить рамковий характер. Тому, варто зазначити, що на даний момент знаходиться на розгляді проект Містобудівного кодексу, у якому буде зосереджена вся нормативна база, що регулюватиме відносини у містобудівній сфері.

При цьому, в Містобудівному кодексі України необхідно пов'язати декілька основоположних моментів, які створюватимуть передумови встановлення зрозумілих і прозорих правил гри у сфері містобудування:

1) верховенство Генерального плану й обов'язкову розробку детальних схем і схем зонування (що передбачено Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності»);

2) персональну відповідальність усіх учасників процесу створення об'єкта архітектури й будівництва (і, як наслідок, персональну сертифікацію фахівців);

3) обов'язкове страхування професійних ризиків і подальшої експлуатації об'єкта (це положення на теперішній час не закріплено в жодному з нормативних актів);

4) реальні важелі для притягнення до відповідальності за порушення містобудівного законодавства;

5) зрозумілі й прозорі умови для реалізації інвестиційних програм у містобудівній сфері.

Таким чином, Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» та інші нормативно-правові акти щодо проектування, експертизи, громадських слухань, містобудівного моніторингу й кадастру, а також розроблені рекомендації щодо формування регіональних пріоритетів у сфері містобудування звичайно регулюють відносини у сфері містобудівної діяльності, але містять ряд недоліків. Тому, прийняття Містобудівного кодексу дозволить значно поліпшити рівень організаційно-економічного та нормативно-законодавчого забезпечення містобудівної діяльності в Україні та сприятиме вирішенню проблем у сфері містобудування.

Література

1. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17 лютого 2011 р. № 3038-VI // Офіційний вісник України. — 2011. — № 18. — Ст. 735. — (зі змін. та доп.).

2. Рибак О. Регулювання розвитку містобудівного комплексу: економіко-правовий аспект / О. Рибак // Ж-л Економіка № 1 (115) січень-лютий 2012 р. — С. 88-92.

3. Управління розвитком міста. Навч. посіб. / За ред. В. М. Вакуленка, М. К. Орлатого. — К.: Вид-во НАДУ, 2006. — 352 с.

Мога В. Ю.,

*студент 3 курсу юридичного факультету,
Одеський національний морський університет*

ІНДИВІДУАЛІЗАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Індивідуалізуючі ознаки суб'єкта господарювання це відомості, які відрізняють одного суб'єкта від іншого. До них відносять найменування суб'єкта господарювання, місцезнаходження та

реєстраційний номер в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців. Найменування є одним із найдоступніших та легко визначальних заходів індивідуалізації, під яким суб'єкт господарювання виступає в господарському обороті: укладає угоди, виступає учасником судового спору, вказує його на печатках, штампах і т.п. На думку Е. А. Суханова найменування також дає можливість ідентифікувати приналежність суб'єктивних прав і обов'язків [1, с.188].

Цивільним кодексом України встановлена обов'язковість наявності найменування у юридичної особи та загальні вимоги до найменування.

В Господарському кодексі України закріплено, що найменування суб'єкта господарювання зазначається в установчих документах (ст.57). Під цим найменуванням вносяться записи про суб'єкт господарювання до Єдиного державного реєстру [2]. Для певних видів господарюючих суб'єктів — господарських товариств, казенних, комунальних унітарних підприємств та інших встановлені особливі вимоги до найменування.

З метою уніфікації написання найменування суб'єктів господарювання, Міністерством юстиції затверджені Вимоги щодо написання найменування юридичної особи або її відокремленого підрозділу [3]. Найменування юридичної особи повинно містити інформацію про її організаційно-правову форму та назву. Назва юридичної особи може складатись з власної назви, а також містити інформацію щодо мети діяльності, виду, способу утворення, залежності юридичної особи та інших відомостей. Назва не може містити посилання на організаційно-правову форму. Найменування юридичної особи не може бути тотожним найменуванню іншої юридичної особи. Ці вимоги в повній мірі поширюються і на суб'єктів господарської діяльності.

Таким чином, найменування суб'єкта господарювання можна визначити як індивідуалізуючу ознаку, яка зазначається в установчих документах суб'єкта господарювання, містить інформацію про організаційно-правову форму і назву, мету діяльності, вид і спосіб утворення і під яким суб'єкт господарювання зареєстровано в Єдиному реєстрі юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців.

Цивільний кодекс України закріплює за підприємницькими товариствами право мати комерційне(фірмове) найменування, яке може бути зареєстровано в порядку, передбаченому законом. Але

ні Цивільний кодекс України, ні Господарський кодекс України, ні будь-який інший український закон не містить визначення комерційного (фірмового) найменування. І термінологія в законодавстві вживається різна: найменування, фірмове найменування, комерційне найменування. Різниця між поняттями «найменування», «фірмове найменування» і «комерційне найменування» в законодавстві чітко не роз'яснюється, тому, на думку Ю. Шемшученка, найчастіше вони вживаються як синоніми [4]. Цієї ж думки дотримуються і ряд інших авторів. З цим твердженням можна погодитись тільки відносно понять «фірмове найменування» та «комерційне найменування». Стосовно ж тотожності понять «найменування» та «комерційне найменування» погодитись неможливо.

Аналіз норм Цивільного і Господарського кодексів України вказує на те, що найменування зазначається в установчих документах і його зобов'язані мати всі юридичні особи. Право на позначене найменування виникає з моменту державної реєстрації, є особистим немайновим правом юридичної особи, не може відчужуватись та підлягає безумовній охороні (ст.90 ЦКУ).

Комерційне найменування можуть (але не зобов'язані) мати суб'єкти господарювання — юридичні особи або громадяни — підприємці (ст.159 ГКУ). Комерційне найменування суб'єкта господарювання за його поданням повинно вноситься до реєстрів, порядок ведення яких визначається законом. На даний час питання ведення такого реєстру та порядку реєстрації комерційного найменування в Україні не вирішений і відповідний закон не прийнято.

Господарський кодекс України відносить комерційне найменування до об'єктів прав інтелектуальної власності, і встановлює що правовій охороні воно підлягає тільки у разі, якщо фактично використовується в господарському обігу. Правова охорона надається комерційному найменуванню якщо воно дає можливість відрізнити одну особу з-поміж інших та не вводить в оману споживачів відносно справжньої її діяльності (ч. 1 ст. 489 ЦК). Майнові права інтелектуальної власності на комерційне найменування можуть передаватись іншій особі.

Тому можна стверджувати, що комерційне найменування є додатковим найменуванням, яким можуть володіти суб'єкти господарювання, яке може не збігатися з найменуванням суб'єкта господарювання, що вказується в установчих документах та свідоцтві про державну реєстрацію, та яке слугує індивідуалізації

бізнесу. Тому суб'єкт господарювання може мати кілька комерційних найменувань.

Правове регулювання інституту комерційного найменування в Україні потребує удосконалення.

Література

1. Гражданское право: в 2т. Том 1: Учебник / Отв. ред.. проф. Е. А. Суханов. — М.: Издательство БЕК, 2000. — 816 с.
2. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців» від 15.05.2003.
3. Вимоги щодо написання найменування юридичної особи або її відокремленого підрозділу. Затверджено Наказом Міністерства юстиції України 05.03.2012 № 368/5.
4. Комерційні найменування: основні правові аспекти : наук.-практ. вид. / за заг. ред. Ю. С. Шемшученка. — К. : Юрид. думка, 2006. — 194 с.

Новикова Е. В.,

студентка 2 курса факультета

международно-правовых отношений,

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗРАБОТИЦЫ В УКРАИНЕ

Безработица — это явление, которое присутствует в любой экономике и является показателем экономической стабильности и развития рынка труда. С одной стороны, высокий уровень безработицы является стимулом для повышения профессиональных навыков сотрудником, а с другой стороны, понижает шансы на нахождения работы безработным в связи с потерей необходимых навыков.

В последнее время, в связи с кризисом и развитием автоматизации производства, повышается уровень безработицы в различных сферах. Государство старается защитить своих граждан и предоставить условия для развития рынка труда.

Безработным считается трудоспособный человек в дееспособном возрасте, который от независимых от него причин не имеет заработка из-за отсутствия работы. Статус безработного человек получает, зарегистрировавшись в государственной службе занятости.

Изменения в законодательстве призваны обеспечить безработного средствами для нахождения работы, а также для переква-

лификации работников. Основные направления связаны с развитием трудового предложения и социальных выплат.

Если говорить о средствах, то согласно новому закону «О занятости населения», человек, потерявший работу и не имеющий средств для проживания может обратиться в Государственную службу занятости и получить статус безработного. В свою очередь, ему предоставляется право на получение ежемесячного пособия по безработице (ст.44).

Размер материальной помощи так же был повышен. Согласно закону «Про общеобязательное государственное страхование на случай безработицы», минимальное пособие было повышено до 882 грн. Однако незастрахованное население так же может получать пособие, однако его минимальный размер должен составлять не менее 544 грн.

Также появляется тенденция повышения профессиональной подготовки и переквалификации кадров. Оформлен новый механизм получения помощи на профессиональную подготовку. Безработные старше 45 лет с трудовым стажем не менее 15 лет, могут получить единовременный ваучер на обучение в выбранном вузе за счет государства. Стоимость обучения не должна превышать 10 прожиточных минимумов для трудоспособных лиц. Оплата осуществляется за счет Фонда общеобязательного государственного страхования Украины. При этом на время обучения сохраняется выплата по безработице (ст.30).

Профессиональное обучение могут получить и другие группы безработных. Однако переобучение и профессиональная подготовка будет осуществляться только на определенные востребованные специальности. Оплата проводится Фондом общегосударственного социального страхования и работодателями (ст.34).

Новым законом предусмотрено стимулирование работодателей по созданию новых рабочих мест и трудоустройства на них граждан, недостаточно конкурентоспособных на рынке труда, таких как студенты и лица, старше 50 лет, путём выплаты компенсации работодателю в размере единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование за соответствующее лицо. Компенсация выплачивается ежемесячно в течение одного года со дня трудоустройства лица при условии сохранения ее занятости в течение двух лет. Однако, она предоставляется в том слу-

чае, если работодатель не уволит безработного. В ином случае, он обязан вернуть сумму в полном объеме.

Также законодательством предусмотрено стимулирование малого предпринимательства на создания новых рабочих мест. Малый предприниматель, который трудоустраивает безработного на срок не меньше 2 лет, в течение года может получать ежемесячную компенсацию в размере единого взноса. При этом работники, принятые на работу с выплатой компенсации, не могут быть уволены по инициативе работодателя.

Также осуществляется помощь по samozанятости населения. Безработный, который проявил желание быть предпринимателем, единовременно выплачивается помощь по безработице для организации такой деятельности. Также они могут получить бесплатные консультации. Однако в случае невыполнения или прекращения предпринимательской деятельности сроком до 2 лет, такое лицо не имеет права получение единовременной помощи еще раз (ст.27).

Для понижения уровня безработицы вводится механизм осуществления общественных работ. Согласно закону, их срок не может превышать 180 дней, а оплата труда не меньше минимальной зарплаты (ст.31).

Также предоставляется пособие Фондом общегосударственного страхования для работников, получившим статус частичного безработного. Таким категориям происходит выплата за каждый потерянный час в результате сокращения производства (ст.47).

Существенным изменением является возможность досрочного выхода на пенсию. Данная возможность предоставляется безработным, которые в силу изменений в организации труда не могут найти подходящую работу и до выхода на пенсию осталось не более 1,5 лет.

Таким образом, мы можем сделать заключение об устойчивом тренде законодательного изменения рынка труда в сторону уменьшения безработицы, который включает в себя следующие направления:

- Стимулирования развития малого бизнеса
- Изменения профессиональной структуры предложения на рынке труда за счет поддержки обучения и переобучения
- Расширение потребности в работниках путем стимулирования новых рабочих мест
- Досрочный выход на пенсию людей предпенсионного возраста.

Петренко А. О.,
*студент 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРИЧИНИ ТА ШЛЯХИ ЗАПОБІГАННЯ КОРУПЦІЇ В УКРАЇНІ

Походження слова «корупція» сягає своїм корінням латинської мови, в перекладі — це псування, розбещування, підкуп. Стаття 1 Закону України «Про боротьбу з корупцією» зазначає, що під корупцією слід розуміти таку діяльність осіб, уповноважених на виконання функцій держави, яка спрямована на протиправне використання наданих їм повноважень для одержання матеріальних благ, послуг, пільг або інших переваг.

Корупція як глобальне явище притаманне усім країнам незалежно від політичного устрою і рівня економічного розвитку. Справа лише в масштабах і в формах участі у корупції урядових структур.

Складність подолання корупції полягає у тому, що її наслідки зумовлені найпродуктивнішими факторами мотивації особи — багатства і влади. Корупційне середовище володіє високою здатністю до самоорганізації та стійкого самозбереження. небезпека цього явища полягає в тому, що це явище викликає у суспільства «звикання», у населення формується ставлення до нього як до «норми життя». За останні роки рівень корупції в Україні виріс і став однією з гострих проблем сучасності. Це негативне явище створює реальну загрозу безпеці, демократичному розвитку держави та суспільству, конституційному ладу, а саме: підриває авторитет країни, завдає шкоди демократичним засадам управління суспільством, функціонуванню державного апарату, обмежує конституційні права і свободи людини та громадянина, порушує принципи верховенства права, встановлений порядок здійснення повноважень посадовими і службовими особами органів державної влади, управлінських структур приватного сектора, руйнує моральні та суспільні цінності, дискредитує державу на міжнародному рівні.

Основними причинами виникнення корупції в Україні вважаються:

- відсутність політичної волі на придушення корупції;
- байдужість населення і, як наслідок, зловживання діяльності чиновників. Протестувати проти корупції сьогодні го-

тові 68 % українців, але вийти на вулицю для цього згодні лише 36 %. Це говорить про неготовність населення публічно виступати проти корупції;

- недосконалість системи судоустрою. Судова система має високий індекс корупції (49 %), тому ми не можемо говорити про справедливий захист прав і свобод людини, який зафіксовано в Конституції України;

- відсутність ефективної системи покарання хабарників;
- зручність для багатьох підприємців та простих громадян вирішувати свої проблеми з чиновниками за допомогою хабара. Так, внаслідок постійного збільшення податків підприємцям зручніше здійснювати свою діяльність у «тіні», тому вони врегульовують несплату податків шляхом хабарництва.

Важливим кроком на шляху боротьби з корупцією було створення в лютому 2010 р. Національного антикорупційного комітету. Цей орган розробив Національну стратегію з попередження та протидії корупції на 2011-2015 рр., яка передбачає проведення змін по 15 напрямках з метою мінімізації корупційних проявів [2].

Оскільки корупція затримує процеси розвитку економічної, соціальної та політичної сфер суспільства, досить актуальним є впровадження шляхів подолання, що зазначені у Законі України «Про засади запобігання та протидії корупції в Україні» [1]. Також необхідно:

- створення умов, які б обмежували безпосередній контакт з клієнтом і таким чином унеможливлювали скоєння корупційних діянь державними службовцями;

- запровадити Соціальний народний контроль, діяльність якого варто було б розпочати через розгалужені соціальні мережі в інтернеті. Публічне оприлюднення інформації і, за необхідності, присутність у судах представників Соціального народного контролю, дозволить не лише спостерігати за дотриманням судочинства в Україні, а й надасть можливість українській громадськості оцінювати його якість, і запобігати корупції;

- закріплення чітких правових приписів і актів, спрямованих на запобігання та боротьбу з корупцією;

- забезпечення прозорості правозастосовчих процедур;

- встановлення реального контролю за дотриманням антикорупційного законодавства;

- створення системи органів, які ведуть боротьбу з корупцією;

— забезпечення невідворотної відповідальності за корупцію.

Я вважаю, що Україна може і повинна вивчати досвід інших країн та запозичувати найкращі та найефективніші шляхи боротьби з корупцією в державі. Найкращим способом боротьби з корупцією на персональному рівні є знання. Чим більше людина знатиме законодавство, механізми вирішення певного питання, тим більше вона буде захищеною від корупції. На законодавчому рівні закладено основні шляхи ефективної антикорупційної політики. Але практика показує певні проблеми, що заважають ефективній реалізації цієї політики. Складність подолання корупції сьогодні пов'язана ще з тим, що у таких протиправних діяннях зацікавлені не тільки представники органів влади, а й бізнесмени та пересічні громадяни. Люди схильні дати хабара, навіть коли в них не вимагають, з метою мати державне рішення на свою користь у найкоротші терміни. Необхідність вирішення цих та інших проблем обумовлюють подальші дослідження щодо вироблення ефективної антикорупційної політики.

Література

1. Закон України «Про засади запобігання і протидії корупції» від 7 квітня 2011 р. № 3206-VI // ВВР України. — 2011. — № 40. — Ст. 404.
2. Указ Президента України «Про Національну антикорупційну стратегію на 2011—2015 роки» від 21 жовтня 2011 р. № 1001/2011//Відомості Верховної Ради. — 2011.— № 29.— Ст.13.
3. Безпалько А. Державна служба боротьби з економічною злочинністю на захисті економічних інтересів суспільства: історично-правовий аспект / А. Безпалько // Міліція України. — 2011. — № 7-8. — С. 16—19.

Саломатіна В. В.,

*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,*

Національний університет «Одеська юридична академія»

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

В інформаційному суспільстві вирішальну роль відіграють галузі, пов'язані з одержанням, розповсюдженням та обробкою інформації. Середовищем в якому відбуваються процеси збору та обміну інформацією є телекомунікаційні мережі, такі як Інтернет.

Фактична можливість укласти правочини через Інтернет призвела до виникнення такого явища як електронна комерція [1,с.76-77]. В юридичному значенні вона являє собою укладання на міжнародних і внутрішніх ринках цілого ряду підприємницьких угод таких як, наприклад, купівля-продаж, поставка, страхування, банківські угоди шляхом обміну електронними документами, який здійснюється за допомогою використання мереж електрозв'язку [2,с.58-62]. Електронна комерція, як правове явище, охоплює три групи відносин: відносини пов'язані із вчиненням правочинів через мережі електронного зв'язку у сфері господарювання; відносини, пов'язані з використанням та обміном електронними документами; відносини пов'язані з використанням електронних підписів.

Загальною ознакою всіх підходів до розуміння електронної комерції є використання сучасних засобів зв'язку, мереж електрозв'язку, наприклад Інтернет. Проте, варто говорити про використання мереж електрозв'язку без уточнення якої саме, оскільки ними можуть бути й інші мережі загального і локального характеру. Вчинення правочинів у сфері господарювання за загальним правилом відбувається у письмовій формі (ч.7 ст. 179 ГКУ). Традиційним матеріальним носієм письмової форми виступає папір. Сучасний розвиток інформаційних технологій надав суспільству новий вид матеріального носія — електронний. Отже, використання нового носія при вчиненні господарських договорів для забезпечення виконання законодавчої вимоги дотримання письмової форми призвело до відокремлення групи господарських договорів, які вчиняються з використанням електронних засобів зв'язку. Дана група договорів становить ядро електронної комерції. Крім того, в ч.1 ст. 181 ГКУ законодавець допускає укладання договорів у письмовій формі шляхом обміну телефонограмами, які при передачі засобами телефонного зв'язку не фіксуються на матеріальному носії [3,с.93]. Порівняно з телефонограмами електронна комерція, яка дозволяє укладати договори через мережі електрозв'язку з фіксуванням змісту договору на електронних носіях, що об'єктивується у вигляді електронного документа, уявляється нам більш юридично визначеною.

Другий блок у сфері електронної комерції складають відносини, пов'язані з використанням електронних документів. Електронний документ представляє собою фізично укладений господарський договір в електронній формі, підписаний контрагентами

з використанням електронного підпису. Виникає питання про те, що являє собою електронна форма господарського договору? Вважаємо, що вона охоплюється письмовою формою. Визначення письмової форми можна знайти в чинному законодавстві, наприклад, в Законі України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24.02.94 р. в якому зазначено, що арбітражна угода вважається укладеною в письмовій формі, якщо вона міститься в документі підписаному сторонами,...або з використанням інших засобів електрозв'язку, що забезпечують фіксацію такої угоди. Основна умова, яка висувається законодавцем до письмової форми, — це забезпечення фіксації угоди. Використання різних засобів електрозв'язку для укладання угод означає використання різних носіїв. Використання електронних носіїв для фіксації арбітражної угоди повністю охоплюється поняттям письмової форми. Тобто за змістом (сукупність прав та обов'язків сторін за договором) договір укладений в електронній формі, та аналогічний договір укладений на папері, є тотожними. Господарський договір, вчинений через мережі електрозв'язку, має матеріальні носії, якими виступають вінчестер, дискета, лазерний диск, сервер тощо. Відомості, які містяться в електронному господарському договорі, закріплюються за допомогою набору загальновідомих знаків, розташованих у певному порядку [4, с. 11].

Третій блок правовідносин складають відносини пов'язані з використанням електронних підписів. Поняття електронного підпису поширюється на всі пов'язані з електронним документом символи, коди, паролі тощо. Таким чином, одним з головних реквізитів документів є підпис, який виступає засобом ідентифікації особи, проте не аутентифікації, адже не забезпечує його цілісності і незмінності. Електронний підпис має не фізичну, а логічну природу, тобто є послідовністю символів, що дозволяє однозначно пов'язати автора документа, зміст та володільця. Основний зміст електронної комерції полягає в можливості вчинення правочинів без фізичної взаємодії між контрагентами, тобто вони позбавляються необхідності фізично приїздити та зустрічатися один з одним, що досягається через використання електронних документів, які за своєю природою не можуть бути ідентифіковані рукописним підписом. Правове регулювання використання даного виду підпису в електронній комерції включає два аспекти — легалізацію та державне регулювання відносин в електронній комерції.

Підсумовуючи треба зазначити, що не варто прив'язуватися до тієї чи іншої технології фіксації інформації та не стримувати розвиток інформаційних технологій і господарських відносин, які все більше спираються на сучасні технології в галузі інформатизації. Важливим є дотримання принципів електронної комерції — недискримінації угод, що вчиняються через мережі електрозв'язку, технологічний нейтралітет та гарантування судового захисту прав осіб які укладають такі угоди. В даних відносинах неврегульованим залишається порядок підписання угод, особливості їх змісту, ці проблеми мають відносно самостійний характер і можуть досліджуватись окремо.

Література

1. Копылов В. А. Информационное право. — М. : Юристъ, 1997. — С.140.
2. Чучковська А. В. Електронна комерція // Бюлетень Міністерства юстиції України. — 2006. — № 11. — С. 239.
3. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради України від 16.01.2003 — № 436-IV. — С.180.
4. Про деякі питання застосування електронної форми угод: Постанова вищого арбітражного суду України від 27.03.2001р. № 04-1 // Вісник господарського судочинства. — 2001. — № 3. — С.174.

Цейтліна А. О.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМА І ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИХ ЗАХОДІВ ПРОТИДІЇ ЕКОНОМІЧНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ

Негативні наслідки економічної злочинності мають досить серйозне значення для ринкової економіки. Адже порушення господарюючим суб'єктом передбачених чи не передбачених чинним законодавством норми призводить до набуття неправомірних переваг над конкурентами. Крім цього такий суб'єкт, забуваючи про свої обов'язки перед суспільством, порушує податкове законодавство, ухиляючись тим самим від оподаткування, валютне чи зовнішньоекономічне законодавство зумисно створює ситуацію власного банкрутства або ж вчиняє інші неправомірні діяння, зменшуючи власні витрати і створюючи значні проблеми для чес-

ної підприємницької діяльності. Іноді економічні переваги, отримані підприємцем внаслідок порушення зобов'язань, настільки значні, що працюючому в рамках діючого законодавства підприємцю важко функціонувати поряд з нечесно працюючим партнером. Таким чином, злочинні наміри розповсюджуються в окремих чи усіх галузях економіки. До таких економічно — протиправних дій належать: утворення та випуск у безготівковий платіжний обіг фіктивних коштів, що призводить до незаконної емісії; підробка, використання та передача в обіг посадовою особою фіктивних документів яку корисливих власних інтересах, так і в інтересах третіх осіб; впровадження в офіційну підприємницьку діяльність отриманих незаконним шляхом коштів; фіктивне підприємництво; свідоме порушення належного проведення бухгалтерського обліку; оголошення фіктивного банкрутства суб'єкта підприємницької діяльності; використання бюджетних коштів в інтересах окремих приватних структур чи підприємств; розкрадання коштів шляхом проникнення в електронні банківські мережі; економічне шпигунство [1].

Досліджуючи питання «економічна злочинність», визначаючи її поняття, основна увага зверталася на розробку системи державних заходів по її протидії. В той же час цей правовий аспект охоплює значне поле різногалузових та різнопрофільних проблем економічної сфери. Для їх комплексного вирішення необхідна науково-теоретична основа, яка б на науковому рівні дозволила систематизувати всю різноманітність проблем, стала засобом для виявлення, упередження і профілактики такого негативного суспільного явища.

Запропоновані на державному рівні в останні десять років заходи певною мірою призвели до розуміння окремих проблем, пов'язаних з боротьбою із економічною злочинністю. В основному такі проблеми розглядались на засіданнях Координаційного комітету по боротьбі з корупцією і організованою злочинністю, який функціонував тоді при Президентові України до 2004 р. В той же час його учасниками висловлювались пропозиції у вигляді загально правових заходів. В останні роки політична боротьба між партіями за владу в Україні усунула питання протидії економічній злочинності на останній план. Оскільки заходи по протидії їй не здійснюються, то складається враження, що керівництву держави це вигідно, оскільки відсутність контролю сприяє подальшому на-

громадженню капіталів у близького оточення вищих керівників нашої держави[4].

Безумовно, для покращання рівня боротьби з економічною злочинністю потрібні більш радикальні заходи. Одним із них є створення спеціальної комісії із працівників правоохоронних органів для розробки заходів в межах єдиної і погодженої стратегії. Основним результатом роботи такої комісії повинна бути підготовка пропозицій щодо організації перспективної роботи протидії економічній злочинності в сфері приховування прибутків від оподаткування.

Система боротьби з економічною злочинністю повинна здійснюватися на основі безумовного виконання законів та дотриманні державної дисципліни службовими особами органів виконавчої влади усіх рівнів. Безумовно, побудова демократичної і правової держави, корінні зрушення у боротьбі з економічною злочинністю можливі лише при наявності незалежної судової влади та ефективно діючих правоохоронних органів. Існує немало труднощів на стадії розслідування таких справ, які можуть відігравати важливу роль в судовому процесі. В результаті цього нерідко обвинувальний вирок суду спростовується навіть після декількох років розслідування. На жаль, сьогоднішня судова система України не здатна гарантувати громадянам захист їхніх прав та свобод [3].

Основною причиною, яка призводить до неможливості реалізації в Україні будь якого заходу по боротьбі з економічною злочинністю, є хабарництво. Але чи варто обговорювати шляхи найбільш дієвого застосування положень Закону України «Про боротьбу з корупцією», якщо суспільство пронизане міцними нитками корупції? Створюється думка, що розірвавши ці нитки, наше суспільство — у своєму нинішньому вигляді — зруйнується. Такі міркування негативно впливають на правильне розуміння правоохоронцями змісту кримінально-правового поняття «антикорупційна заборона» [2].

Отже, розглядаючи проблеми і шляхи вирішення організаційно — правових заходів протидії економічній злочинності, можна сказати, що це питання має не тільки юридичний і правовий зміст, а й містить у собі економічні і політичні засади. А тому вирішення цього феномену має поєднувати комплекс заходів щодо подолання економічної злочинності в сучасних умовах розвитку України.

Література

1. Горбань О. Злочини у сфері економіки // Юридичний вісник України. — 2007. — 156 с.
2. Корніч С. Корупція в Україні: шляхи подолання // Євроатлантикінформ. — 2006. — 125 с.
3. Кулага А. Як подолати економічну злочинність? // Київський вісник. — 1997. — 174 с.
4. П. А. Барановский . Экономическая безопасность государства // Финансовая Украина. — 1996. — 184 с.

Шевченко А. А.,

*студентка 2 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОБІГУ ГОТІВКОВОЇ ІНОЗЕМНОЇ ВАЛЮТИ

Актуальність теми полягає в тому, що сучасний етап розвитку економіки в Україні обумовлює нагальну потребу у дослідженні правового регулювання обігу готівкової іноземної валюти. У функціонуванні ринкової економіки важливу роль відіграє обіг готівкової іноземної валюти у державі. Грошовий обіг іноземної валюти — це рух коштів у внутрішньому обороті в готівковій і безготівковій формах, що обслуговують реалізацію товарів, а також нетоварні платежі та розрахунки в господарстві. Грошова система України визначає організацію обігу готівкової іноземної валюти, який закріплений національним законодавством. У період становлення в Україні правової держави та становлення ринкової економіки, подолання адміністративного всевладдя колишніх структур фінансових органів у сфері грошових відносин і їх чітке правове регулювання має величезне значення.

Правове регулювання — найважливіший інструмент управління суспільством.

Ускладнення економічного і соціального життя суспільства, забезпечення гарантій прав, свобод, обов'язків громадян, зміцнення правопорядку і дисципліни зумовлюють підвищення ролі правового регулювання. У міру розвитку розрахунково-грошових відносин, зміцнення ринкової економіки все більшого значення набуває механізм правового регулювання обігу готівкової іноземної валюти.

Згідно з чинним законодавством національна валюта України — гривня є єдиним законним засобом платежу на території нашої держави. Однак в окремих випадках Національний банк України дозволяє проводити на території України торгівлю і надавати послуги резидентам і нерезидентам з використанням іноземної валюти [1].

Використання готівкової іноземної валюти як засобу платежу на території України регулюється «Правилами використання іноземної валюти на території України», затвердженими Постановою НБУ № 119 від 26.03.98р., та дозволяється лише в разі:

реалізації товарів та надання послуг з митного контролю без стягнення мита і податків на митних територіях України; сплати митних платежів та зборів фізичними особами — резидентами та нерезидентами відповідно до митного законодавства України; стягнення з нерезидентів дорожніх зборів і оформлення перевезень вантажів відповідно до чинного законодавства; продажу на території портів, аеропортів, вокзалів квитків, оформлення багажу на міжнародні пасажирські рейси та путівок на закордонні туристичні рейси юридичними особами-резидентами. Розрахунки з нерезидентами здійснюються відповідно до укладеного договору (контракту), або на підставі рахунку, рахунку-фактури, які передбачають оплату в готівковій іноземній валюті; надання послуг міжнародних пасажирських перевезень та поромних переправ у прикордонних зонах резидентами; здійснення торгівлі та надання послуг за межами території України на повітряних, морських, річкових суднах та поїздах, які приписані до українських портів та вокзалів; здійснення послуг готелів з обслуговування фізичних осіб-нерезидентів, які тимчасово перебувають на території України у відрядженнях, а також іноземних туристів; продажу квитків та оформлення багажу на м

іжнародні рейси у власних офісах іноземних компаній — членів ІАТА, які діють на території України через постійні представництва відповідно до міжурядових угод; виплата готівковою іноземною валютою за пластиковими картками та чеками міжнародних платіжних систем; купівлі за готівковою іноземною валютою чеків міжнародних платіжних систем; виплати готівковою іноземною валютою за переказами із-за кордону на користь фізичних осіб — резидентів та нерезидентів [2].

Крім того, згідно з чинним валютним законодавством України уповноважені банки мають право надавати один одному міжбанківські кредити в готівковій іноземній валюті і здійснювати купівлю-продаж готівкової іноземної валюти для підкріплення валютної каси, керуючись «Правилами здійснення операцій на міжбанківському валютному ринку», затвердженими Постановою НБУ № 127 від 18.03.1999 р.

Необхідний пакет документів на отримання індивідуальної ліцензії та спеціального дозволу подається до Департаменту валютного регулювання НБУ. Перелік документів і порядок розгляду заяв на отримання ліцензії та дозволу регулюються чинним порядком (постанова НБУ № 227 від 09.07.1997 р.).

З метою оперативного регулювання ситуації, яка виникає на внутрішньому валютному ринку, Національний банк України має право вводити тимчасові обмеження на вивезення з України уповноваженими банками окремих видів іноземних валют. Про всі обмеження, що впроваджуються на вивезення з України уповноваженими банками валютних цінностей, НБУ сповіщає Державний митний комітет України та уповноважені банки не пізніше ніж за один місяць до їх введення в дію (згідно із Законом України «Про Національний банк України» від 20.05.1999р.).

Юридична відповідальність як складова частина правової системи в правовому регулюванні виконує дуже важливу функцію — охорони правопорядку. Посилання на види юридичної відповідальності за порушення пов'язані з правовим регулюванням обігу готівкової іноземної валюти містяться в Кримінальному кодексі, Кодексі про адміністративні правопорушення, Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Законі України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті», Декреті КМУ «Про систему валютного регулювання і валютного контролю», Положенні НБУ «Про валютний контроль» та інших нормативно-правових актах [1].

Отже, можливість застосування іноземної готівкової валюти на українській території зумовлює ретельне вивчення показників, що впливають на дотримання основних пропорцій економічного і соціального розвитку, зокрема, темпів зростання продуктивності праці і середньої заробітної плати, забезпечення своєчасності розрахунків готівкою в господарстві при неможливості використання

національної валюти тощо. Усе це потребує організації роботи з іноземною готівкою, яку проводить Національний банк України.

Література

1. Завальна Ж. В., Старинський М. В. Валютне право України// Навчальний посібник. — 2-ге вид.— 2006. С. 384.
2. Мочерний С. В. Основи економічної теорії//Посібник. — 2002. С. 472.

Завтур В. А.,

*студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ ВРОЖАЮ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ КУЛЬТУР І БАГАТОРІЧНИХ НАСАДЖЕНЬ В АГРАРНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

На сучасному етапі розвитку сільського господарства надзвичайно важливим є розвиток таких правових інститутів, які б забезпечували зростання економічного потенціалу цієї сфери економіки, сприяли захисту майнових прав сільськогосподарських товаровиробників та адаптації вітчизняного законодавства до європейських стандартів.

Наразі саме одним із таких інститутів є агрострахування. Останнім часом в Україні досить широко висвітлюються окремі проблеми страхування сільськогосподарської продукції, зокрема, роботи таких вчених правознавців та економістів як О. Альшанової, В. Базилевича, О. Гудзь, Г. Матвієнко, Т. Сініциної присвячені саме цій проблемі.

Агрострахування не є новелою для українського законодавства, більш того, характеризується досить тривалою історією [1]. Зокрема в Російській імперії було поширеним страхування посівів від градобиття, до 1914 р. була створена система страхування ринкового типу, але подальший її розвиток призупинила війна. В СРСР сільськогосподарське страхування було державною монополією, однак характеризувалося значним впливанням бюджетних коштів, максимально високим рівнем відшкодувань збитків та розширенням страхових ризиків.

За часів незалежності України різні чинники впливали на те, що розвиток аграрного страхування відбувався досить повільно, зокрема: встановлення високих страхових тарифів, недостатнє бюджетне фінансування, низький рівень обізнаності аграріїв в цій сфері.

Актуальності даній темі надає прийняття у 2012 р. нового Закону України «Про особливості страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою» (далі — Закон) та недостатність наукового обґрунтування положень цього нормативно-правового акту. Метою цього дослідження є аналіз новел у галузі правового забезпечення страхування врожаю сільськогосподарських культур та розробка пропозицій щодо подальшого вдосконалення цього правового інституту.

На сьогодні ми можемо виділити два види страхування сільськогосподарських культур — обов'язкове та добровільне. Обов'язок застрахувати врожай покладається на товаровиробників, що користуються державною підтримкою, що полягає у наданні з державного бюджету сільськогосподарським товаровиробникам грошових коштів у вигляді субсидій на відшкодування частини страхового платежу (страхової премії), фактично сплаченого ними за договорами страхування сільськогосподарської продукції. Для інших сільськогосподарських товаровиробників воно є добровільним.

У договорі страхування істотними умовами є предмет договору страхування, страховий випадок, розмір грошової суми, в межах якої страховик зобов'язаний провести виплату у разі настання страхового випадку (страхова сума), розмір страхового платежу і строки його сплати, строк договору [2].

Настання страхового випадку як підстави для здійснення страхової виплати страховиком нерозривно пов'язано із настанням страхового ризику, який Закон визначає як ризик загибелі (втрати, пошкодження) застрахованих посівів (посадок), загибелі (недобору, недоотримання) застрахованого врожаю, що належать сільськогосподарському товаровиробникові на праві власності або на іншій законній підставі, внаслідок настання страхової події, яка передбачена договором страхування. У ст. 5 Закону зазначається, що перелік страхових ризиків, щодо яких здійснюється страхування з державною підтримкою на відповідний фінансовий рік, затверджується Кабінетом Міністрів України (далі — КМУ). Тобто ми прак-

тично не маємо переліку таких страхових випадків, закріплений на законодавчому рівні. Це є досить негативним фактором, оскільки для України притаманні різні природні катаклізми, деякі з них є непередбачуваними, більш того, для окремих регіонів характерними є «традиційні» агроризики (наприклад, для Західного Лісостепу це приморозки і град, а для Південного Степу це посуха, пожежі) [3]. Тому, на сьогодні не зрозумілим є методика, за якою КМУ визначатиме цей перелік, а це є надзвичайно важливим, оскільки страховим випадком не вважається втрата сільськогосподарської продукції внаслідок подій, не передбачених договором страхування. При добровільному страхуванні ситуація є більш сприятливою, оскільки страхові компанії пропонують комплексне страхування сільськогосподарських культур майже з усіх можливих ризиків.

Досить прогресивним є закріплення у Законі порядку визначення вартості урожаю при укладанні договору страхування, таким чином, він розраховується шляхом множення площі посіву сільськогосподарських культур і посадок багаторічних насаджень на середню врожайність за останні п'ять років, що передують року страхування, та множення на ціну одиниці вирощеної продукції, встановлену для цілей страхування центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну аграрну політику, а також порядок визначення збитку у разі настання страхового випадку [4]. В кінцевому результаті формою вираження збитку буде недобір урожаю, він визначається різницею між страховою вартістю урожаю, вказаною в договорі страхування, і вартістю фактично отриманого урожаю після настання страхового випадку. Важливою гарантією прав як страховика так і страхувальника є можливість проведення експертизи щодо визначення причин і розміру збитку. Проте, на жаль, діюче страхове законодавство досить абстрактно регулює питання, пов'язані із специфічними формами та методами проведення сільськогосподарської експертизи.

Досить важливим кроком для захисту прав як страхувальників так і страховиків є обов'язкове об'єднання усіх страховиків до Аграрного пулу, який є юридичною особою. До його основних завдань належить: взаємодія учасників страхування, розробка методичних рекомендацій, здійснення контролю за дотриманням умов договорів страхування та інші.

Узагальнюючи вищевикладене, ми можемо зробити висновок, що реформи, які зазнало агрострахове законодавство є досить

прогресивними, але, на нашу думку, потребують певного доопрацювання, а саме: необхідно внести зміни до ч. 2 ст. 5 Закону і впровадити комплексне страхування сільськогосподарських товаровиробників із державною підтримкою від усіх можливих ризиків; доповнити Закон окремою статтею, яка б регламентувала підстави, порядок, форми, методи, межі проведення сільськогосподарської експертизи на визначення причин і розмірів страхових збитків; оскільки спори між страховиками і страхувальниками розглядаються у судовому порядку, на нашу думку, було б доцільним надати Аграрному пулу повноваження щодо досудового врегулювання таких спорів.

Література

1. Сініцина Т. Нормативно-правове забезпечення страхування врожаю сільськогосподарських культур в Україні / Т. Сініцина // Підприємництво, господарство і право. — 2010. — № 9. — С. 128-131.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради. — 2003. — № 40-44. — Ст. 356.
3. Альшанова О. О. Страхування в управлінні ризиками вирощування сільськогосподарських культур / О. О. Альшанова // Економіка АПК. — 2010. № 10. — С. 86-91.
4. Про особливості страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою: Закон України від 09.02.2012 № 4391-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2012. — № 41. — Ст. 491.

Головко Л. Т.

*студентка 5 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПОКРАЩЕННЯ ДОСТУПУ ДО СУДОВИХ РІШЕНЬ

У світлі реалізації принципу транспарентності судової влади останнім часом набуло актуальності питання щодо забезпечення широкого доступу фізичних і юридичних осіб до судових рішень судів усіх рівнів. У Концепції вдосконалення судівництва для утвердження справедливого суду в Україні відповідно до європейських стандартів, схваленої Указом Президента України від 10 травня 2006 р. № 361/2006, зазначено, що прозорість судової влади потребує забезпечення доступності судових рішень для всіх

зацікавлених осіб. Визначення важливості й актуальності цього питання можливе з урахуванням низки чинників. По—перше, судові рішення, яке вже опубліковане (або оприлюднене в інший спосіб), може впливати на поведінку людей; по—друге, опублікування судових рішень забезпечує однотайність підходів, узгодженість і певну правову спільність практики розгляду справ судами, по-третє, вимога щодо подальшого опублікування судового рішення спонукає суддів чітко формулювати мотиви й обґрунтування прийнятого ними рішення, які згодом будуть проаналізовані пресою, аналітиками та громадськістю. Крім того передбачаються достатня послідовність, законність і певний ступінь однотайності судової практики, оскільки рішення, які приймаються суддями, взаємопов'язані з наступними майбутніми рішеннями.

В Україні для врегулювання питання щодо забезпечення широкого доступу фізичних та юридичних осіб до судових рішень судів усіх рівнів Верховною Радою України прийнято Закон України «Про доступ судових рішень» (набрав чинності з 1 червня 2006р.), який з метою забезпечення відкритості діяльності судів загальної юрисдикції, прогнозованості судових рішень і сприяння однаково-му застосуванню законодавства визначає порядок доступу до судових рішень. Відповідно до закону, створено Єдиний державний реєстр судових рішень.

Для своєчасної передачі судових рішень до Реєстру, перш за все, потрібно реалізувати програму повної комп'ютеризації судів, що створюють необхідні умови для подальшого впровадження інформаційних і комунікаційних технологій у судочинство. Налагоджена система комп'ютеризації судів буде підставою для підвищення професіоналізму суддів, оперативності та ефективності їх роботи. Процес поліпшення інформаційного забезпечення співробітників судової системи сьогодні має такі вади: відсутність комп'ютерної техніки, недостатнє практичне апробування створених електронних систем правової інформації, відсутність у більшості суддів електронної пошти і виходу в Інтернет, відсутність у частини судів фінансових коштів для налагодження ефективної системи комп'ютерної обробки судових рішень.

Проблемою належного функціонування Реєстру є і те, що деякі рішення за резонансними справами неможливо прочитати, їх туди просто не вносять. Як приклад, можна навести рішення Печерського суду м. Києва від 5 жовтня 2007 р. про відмову у визна-

нні і виконанні рішення іноземного арбітражу та території України. Інша резонансна справа, рішення з якої немає в реєстрі, — це спір про межі міста Вишгорода. Виправлення цих недоліків, а також необхідність виконання вимог Закону України «Про доступ до судових рішень» вимагає, перш за все, швидких та адекватних дій, спрямованих на зменшення паперового документообігу та впровадження елементів, що притаманні системам електронного документообігу. Запровадження новітніх технологій надасть змогу вже найближчим часом відмовитись від виготовлення паперових копій судових рішень у судах та сприятиме переходу на передачу судових рішень в електронному вигляді для їх оприлюднення. Цей процес прискорить наповнення даного реєстру.

Потребує більш чіткого врегулювання та розтлумачення законодавцем питання, чи необхідним є внесення до Реєстру всього масиву судових рішень, навіть тих, якими не завершується провадження у справі, проміжних рішень, допоміжних актів. На даний момент до Реєстру Закон зобов'язує вносити всі без виключення судові рішення, окрім тих, які не набрали законної сили. Основним доводом прихильників повної публікації судових рішень є те, що вільний доступ до судових рішень підвищить відповідальність суддів за схвалювані рішення і таким чином поліпшить якісь правосуддя в цілому, з одного боку, з іншого — підвищить довіру до судової системи з боку населення. Крім того, зауважується що одним з основних завдань Реєстру є вивчення судової практики. Вибіркова публікація, по — перше, буде потребувати додаткової праці над відбором судових рішень; по — друге, це сприятиме подальшій «торгівлі» текстами судових рішень: вкрай цікаві і важливі рішення можуть не потрапляти до Реєстру або потрапляти з великим запізненням; по — третє, Реєстр не виконуватиме низки функцій, зокрема щодо повної відкритості судових рішень, зменшення корупції в судах, забезпечення суддів необхідною інформацією, ведення статистики тощо.

Для вдосконалення Реєстру пропонується доповнити кожне судове рішення інформаційною карткою з відомостями про його стан. Така картка може містити інформацію про те, чи набрало рішення законної сили, чи воно оскаржене, змінене або скасоване, а також відображатиме його зв'язки з іншими судовими рішеннями. Корисним було б також запровадження гіперпосилань у рішенні суду вищої інстанції на рішення судів нижчої інстанції і навпаки.

Отже, слід обмежувати кількість судових актів та регулювати шляхом встановлення строків, протягом яких ці акти доцільно зберігати в Реєстрі.

Практика розповсюдження судових рішень виробила кілька основних вимог, що пред'являються до публікації. У разі публікації судового рішення в засобах масової інформації, рішення, як правило, знеособлюється і фабулізується. У деяких випадках використовуються прийоми обмеженої публікації. Вважаємо, що під час публікації судових рішень у засобах масової інформації необхідно дотримуватися вимог, які передбачені для судових рішень, що оприлюднюються шляхом внесення їх до Єдиного реєстру судових рішень, а саме: всі відомості персонального характеру задля збереження приватної або іншої таємниці, що охороняється законом, повинні бути замінені літерними та цифровими зображеннями. При цьому сутність справи повинна бути викладена в повному обсязі. Адже, наприклад, публікація занадто відвертих подробиць у справі могла б суперечити інтересам захисту приватної інформації, але якщо всі відомості такого характеру належним чином зашифровуються, то не має ніякої можливості ідентифікувати ту чи іншу особу. Водночас, якщо такі подробиці є істотними для правильного розуміння суті судового рішення, їх виключення з тексту означатиме, що громадськість не матиме повного доступу до судової системи.

Тобто важливо встановити конкретні вимоги щодо опублікування судових рішень з тим, щоб всі вони були зрозумілими громадськості та щоб вилучення інформації не заважало останнім зрозуміти суть ухваленого рішення.

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

*Дробожур Р. Р.,
асистент кафедри інформаційних технологій,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ГАЛУЗІ ОСВІТИ В УКРАЇНІ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЄДИНОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЕЛЕКТРОННОЇ БАЗИ З ПИТАНЬ ОСВІТИ

Реформування освіти в Україні є частиною процесів оновлення освітніх систем, що відбуваються останні роки у європейських країнах і пов'язані з визнанням значимості знань як рушія суспільного добробуту та прогресу. Одним зі шляхів оновлення змісту освіти й узгодження його з сучасними потребами, інтеграцією до європейського та світового освітніх просторів є всебічна інформатизація галузі освіти загалом і навчального процесу зокрема. І якщо завдання інформатизації навчального процесу можна покласти на окремі навчальні заклади, їх відділи, структурні підрозділи, а часом — на самих викладачів, — то питання загальної інформатизації сфери освіти вимагають систематизованого й уніфікованого підходу та запровадження на державному рівні.

Першими кроками в процесі інформатизації освітньої сфери стало створення та впровадження державної інформаційно-виробничої системи в галузі освіти (ІВС «Освіта») у 2004 році [5]. Впровадження даної системи передбачало здійснення Міністерством освіти та науки України (МОН) наступних заходів: створення інфраструктури для збирання, оброблення та захисту даних з питань освіти; впровадження повного циклу виготовлення документів про здобуття освіти, присвоєння вчених звань та наукових ступенів, студентських та учнівських квитків на ІВС «Освіта»; забезпечення взаємодії ІВС «Освіта» з автоматизованими системами керування «Експрес-2», «Експрес-УЗ», «Експрес-УЗМ» з метою упорядкування надання студентам та учням пільг для проїзду залізницею.

В такому вигляді ІВС «Освіта» проіснувала понад 5 років. Проте, недосконалість та низький рівень функціональності системи, зокрема, — відсутність повноцінної бази даних навчальних закладів та бази даних документів про освіту, вимагали значної модернізації системи. Вже у 2008 році з метою оперативного інформування абітурієнтів про кількість поданих заяв на навчання до вищих навчальних закладах III-IV рівнів акредитації за пропозицією директора Українського центру оцінювання якості освіти (УЦОЯО) Ярослава Болюбаша було забезпечено функціонування інформаційної системи «Конкурс» (ІС «Конкурс») [3]. Але не можна не відзначити низький рівень організації й технічного забезпечення роботи ІС «Конкурс»: по-перше, система не відображала повні дані про перебіг вступної кампанії, а містила лише узагальнені статистичні показники середнього балу абітурієнтів, що подали заяви до певного ВНЗ на певний напрям (факультет) та дані про обсяг державного замовлення; по-друге, не було передбачено синхронізації ІС «Конкурс» з ІВС «Освіта».

У 2011 році почалася розробка нової інформаційної системи у галузі освіти — Єдиної державної електронної бази з питань освіти, складовими частинами якої стали первинні дані, що містяться у державній інформаційно-виробничій системі для інформаційного та документарного забезпечення фізичних і юридичних осіб даними з питань освіти (ІВС Освіта), Державному реєстрі вищих навчальних закладів і електронній базі персональних даних та результатів зовнішнього незалежного оцінювання національної системи оцінювання якості освіти[1, 2].

Єдина державна електронна база з питань освіти (ЄДЕБО) є автоматизованою системою збирання, верифікації, оброблення, зберігання та захисту даних, у тому числі персональних, щодо надавачів та отримувачів освітніх послуг з метою забезпечення потреби фізичних та юридичних осіб [4]. Фактично, ЄДЕБО — це державний реєстр, із яким працюють системи автоматизації роботи приймальних комісій навчальних закладів. Саме з ЄДЕБО взаємодіє система електронної подачі заяв для участі у конкурсному відборі. Крім того, ЄДЕБО забезпечує статистичними даними МОН України, інформаційно-пошукові системи, мас-медіа. У ЄДЕБО зібрані документи про отримання загальної освіти, дані Українського центру оцінювання якості освіти, усі відомості про навчальні

заклади України. З Єдиною базою даних працюють системи автоматизації роботи приймальних комісій навчальних закладів.

Дані з цієї бази використовуються під час виготовлення документів про освіту державного зразка; документів про вчені звання та наукові ступені; ліцензій на надання освітніх послуг та сертифікатів про акредитацію; учнівських (студентських) квитків; для отримання інших відомостей інформаційного характеру та обробки статистичних даних в інтересах навчальних закладів, установ освіти для здійснення контролю та прийняття управлінських рішень.

Очевидними перевагами Єдиної бази є її тісна інтеграція з автоматизованими системами приймальних комісій а також з іншими автоматизованими інформаційними сервісами в сфері освіти, такими, як ІС «Конкурс» та «Електронна заява». Зокрема, взаємодія ЄДЕБО з ІС «Конкурс» стала на рівень ефективнішою за рахунок автоматичної синхронізації даних.

Підсумовуючи, варто зауважити, що на шляху до всебічної інформатизації галузі освіти в Україні зроблено чималу роботу. Розроблені та впроваджені системи інформатизації та автоматизації на сьогоднішній день успішно функціонують, хоча й потребують більш тісної інтеграції одна з одною.

Література

1. Про заходи щодо забезпечення пріоритетного розвитку освіти в Україні: Указ Президента України від 30 вересня 2010 р. N 926 .—Офіційний вісник Президента України. — 2010 р.— № 27, ст. 17.
2. Питання державної реєстрації вищих навчальних закладів: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 березня 2006 р. № 329 (329-2006-п).—Офіційний вісник України.—2006. — № 11.— ст.754.
3. Про забезпечення функціонування інформаційної системи «Конкурс»: Наказ Міністерства освіти і науки України від 11 червня 2008 р. № 514. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://osvita.ua/legislation / Vishya_osvita/515/](http://osvita.ua/legislation/Vishya_osvita/515/).
4. Про створення Єдиної державної електронної бази з питань освіти: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 липня 2011 р. № 752. — Офіційний вісник України. — 2011. — № 55, ст. 37.
5. Про створення та впровадження державної інформаційно-виробничої системи в галузі освіти : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 липня 2004 р. № 841.—Офіційний вісник України.—2004 р.— № 27.— том 1.— ст. 214.—стаття 1780.

ВПРОВАДЖЕННЯ ПРОЕКТУ «ЕЛЕКТРОННИЙ СУД» В СИСТЕМІ СУДОЧИНСТВА

Одним з напрямів розвитку сучасного інформаційного суспільства України є інформатизація системи судочинства за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ). ІКТ стали необхідними складовими у роботі фахівців судовій системі. Сучасні технології повинні гарантувати дотримання основних правових принципів, цілісності документів, конфіденційності даних та незалежність судової системи. Питання щодо використання ІКТ у системі судочинства визначені в Законах України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007 — 2015 роки» [1], «Про судоустрій і статус суддів» [2], в «Концепції галузевої програми інформатизації судів загальної юрисдикції, інших органів та установ судової системи» [3] та в інших нормативно-правових актах.

За останнє десятиліття в області інформатизації судової системи нашої країни було зроблено чимало. Розроблені офіційні веб-сайти всіх судових органів, які забезпечують вільний доступ громадян до судової інформації. Для забезпечення принципів відкритого судочинства та гласності судових процесів створено Єдиний державний реєстр судових рішень України, в який заносяться всі судові рішення загальної юрисдикції. Для вдосконалення організації системи судочинства та забезпечення процесів електронного документообігу впроваджуються автоматизовані комп'ютерні системи [4].

Використання ІКТ дозволяє збільшити обмін інформації, швидкість і обсяги передачі даних, що оброблюються в судах. Для вдосконалення інформаційно-комунікаційної системи судів в кінці 2012 р. був розроблений «Стратегічний план інформатизації судової системи України» [5], яких визначає першочергові завдання розвитку та використання ІКТ: вдосконалення існуючого порядку роботи з документами; інтеграція всіх програмних продуктів, що використовуються в системі судочинства; розробка плану інформатизації судів, з визначенням єдиних принципів, стандартів, тимчасових рамок та бюджетних розрахунків, необхідних для функціонування

єдиної судової інформаційної системи; вдосконалення програмного забезпечення автоматизованих систем діловодства в судах та забезпечення системного контролю за їх функціонуванням та ін.

Для реалізації цього плану та активного використання ІКТ у системі судочинства було розроблено декілька пілотних проектів, основним з яких є проект «Електронний суд».

Під проектом «Електронний суд» розуміється автоматизація проектів судового діловодства та забезпечення поширення судової інформації, узагальнення судової практики, публікація цієї інформації для громадян, а також забезпечення дотримання процесуальних строків [6].

Основний принцип проекту «Електронний суд» полягає в налагодженні процесу оперативного обміну інформацією в електронному вигляді між судовими установами, учасниками судового процесу, а також іншими державними структурами з метою забезпечення справедливого та неупередженого правосуддя в Україні. Проект передбачає: перехід до системи електронної відправки та прийому процесуальних документів із застосуванням електронного підпису; забезпечення відкритого доступу учасників судового процесу до інформації шляхом створення сучасних Інтернет-ресурсів та встановлення в приміщеннях суду інформаційно-довідкових кіосків; налагодження системи електронного обміну з базами даних інших державних органів та установ; формування єдиного електронного архіву судових документів; забезпечення повної комп'ютеризації процесів судового діловодства [7].

Одним з ключових завдань проекту є економічна складова, оскільки багато складових судового процесу сьогодні є дуже дорогими. Тому необхідно отримати економічний ефект від використання ІКТ. Автоматизований обмін заощадить час і гроші — пересилка документів електронною поштою в декілька раз дешевше, ніж у паперовому вигляді. Це економія на папері, печаті, конвертах, марках, поштових зборах та ін. Наприклад, одне поштове відправлення коштує 7,50 грн., а одне СМС — 0,70 грн. Таким чином, судові витрати планується скоротити удесятеро.

Підсумовуючи викладене, можна зробити висновок, що інформатизація в системі судочинства базується на створенні, запровадженні та ефективному використанні сучасних ІКТ. Впровадження проекту «Електронний суд» допоможе розв'язати основні проблеми, що існують сьогодні в судах, а саме: покращити доступність правосуддя, за рахунок зменшення черг у приймальні часи;

скоротити судові витрати на поштові відправлення та виготовлення паперових документів; удосконалити і прискорити управління паперовими процедурами, передачу документів з одного суду в інший, прискорити розгляд справ; скоротити час співробітників судів, учасників судових процесів, який витрачається на спілкування, передачу інформації; своєчасне інформувати учасників судових процесів про всі зміни в справах та ін.

Література

6. Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки: Закон України від 09.01.2007 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2007. — № 12. — Ст. 102.
7. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 07.07.2010 р. // Відомості Верховної ради України. — 2010. — № 41 — 45. — Ст. 529.
8. Концепція галузевої програми інформатизації судів загальної юрисдикції, інших органів та установ судової системи. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://court.gov.ua/tu16/info_suddi/conzercia. — Назва з екрану.
9. Логінова Н. І., Трофименко О. Г. Деякі аспекти інформатизації в системі судочинства / Н. І. Логінова, О. Г. Трофименко // Митна справа: науково-аналітичний журнал. — 2013. — № 2(86). — Ч. 2, кн. 1. — С. 472—477.
10. Стратегічний план інформатизації судової системи України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.court.gov.ua/userfiles/Strateg%20plan.doc>. — Назва з екрану.
11. Мамченко Н. Будущее за «электронным судом». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sug.kiev.ua/>. — Назва з екрану.
12. Кирилюк Р. Електронний суд — це суд, двері якого відкриті цілодобово для кожного. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://court.gov.ua/37556/>. — Назва з екрану.

Кравцова О. В.,

*слухач факультету магістратури державної служби,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ УКРАЇНИ

Широке використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій з метою надання вільного доступу до інформації та знань є базовим принципом інформаційного суспільства, проголошеним Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних

Націй, визначеним Декларацією принципів та Планом дій Всесвітнього самміту з питань інформаційного суспільства (Женева, грудень 2003 р., Туніс, листопад 2005 р.), Постановою Верховної Ради України від 1 грудня 2005 р. № 3175-IV «Про Рекомендації парламентських слухань з питань розвитку інформаційного суспільства в Україні» [1].

Свою готовність перейти до інформаційного суспільства Україна продемонструвала ще у 2000 р. підписанням Указу «Про заходи щодо розвитку національної складової глобальної інформаційної мережі Інтернет і забезпечення широкого доступу до цієї мережі в Україні» як відповідь на Окінавську хартію глобального інформаційного суспільства, прийняту кількома днями раніше. Інформаційне суспільство є якісно новим типом постіндустріального суспільства, де основними продуктами виробництва є знання та інформація.

З того часу у Державній політиці у сфері розвитку інформаційного суспільства та електронного урядування умовно можна виділити два етапи розвитку. З першим етапом (1998—2006 рр.) пов'язують прийняття Законів України «Про електронні документи та електронний документообіг», «Про національну програму інформатизації», «Про електронний цифровий підпис», низки підзаконних актів, які започатковували формування нормативно-правової бази інформатизації, а саме побудову: телекомунікаційної системи, системи національних інформаційних ресурсів, інформатизацію стратегічних напрямів розвитку економіки, безпеки та оборони, соціальної сфери.

На другому етапі ухвалено закони України «Про основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки», «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про адміністративні послуги», а також сукупність інших нормативно-правових актів, спрямованих на конкретизацію та деталізацію вищевказаних законів.

Але в чинній нормативно-правовій базі й до цього часу відсутнє офіційне визначення таких понять як «е-уряд», «е-урядування», «е-демократія». Відсутність відповідного офіційно визначеного категорійно-понятійного апарату є однією з проблем, що заважає ефективному впровадженню технології «е-урядування».

Тільки в Законі України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки» на базі

матеріалів Женевської декларації принципів сформульовано визначення «інформаційне суспільство», а саме: «орієнтоване на інтереси людей, відкрите для всіх і спрямоване на розвиток суспільство, в якому кожен міг би створювати і накопичувати інформацію та знання, мати до них вільний доступ, користуватися і обмінюватися ними, щоб надати можливість кожній людині повною мірою реалізувати свій потенціал, сприяючи суспільному і особистому розвитку та підвищуючи якість життя».

Одним з найдієвіших інструментів розвитку інформаційного суспільства через інформаційно-комунікаційні технології, впровадження якого сприятиме створенню умов для відкритого і прозорого державного управління, є система електронного урядування.

Електронне урядування — форма організації державного управління, яка сприяє підвищенню ефективності, відкритості та прозорості діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування з використанням інформаційно-телекомунікаційних технологій для формування нового типу держави, орієнтованої на задоволення потреб громадян [2]. На практиці це означає організацію управління державою та взаємодії з фізичними, юридичними особами та громадськими організаціями шляхом максимального використання в органах публічної адміністрації сучасних інформаційних технологій. Тобто е-урядуванням передбачено, що будь-яка особа через інформаційно-комунікаційні засоби може звертатися до органів державної влади, органів місцевого самоврядування для отримання необхідної інформації, і головне — для отримання адміністративних послуг [3].

Згідно зі Звітом ООН з електронного урядування за 2010 р. (United Nations E-Government Survey 2010) Україна перебуває на 54 місці з 184 країн за індексом розвитку е-урядування. Цей індекс оцінює готовність національних урядів використовувати Інтернет та мобільні технології для виконання урядових функцій. Індекс враховує обсяг та якість послуг, що надаються урядовими агенціями через Інтернет, інфраструктуру телекомунікацій та підготовку персоналу (людський ресурс) [4].

Таким чином, на сучасному етапі розвитку інформаційного суспільства, головним елементом є саме інформаційно-комунікаційні технології. Вони здатні створити ефективний і прозорий діалог між приватними особами та державою, всередині органів публічної адміністрації, а також інтегрувати український

інформаційний простір у систему глобального. Безсумнівно, впровадження таких технологій тягнутиме за собою серйозні зміни не лише у системі державного управління, а і в концепції відносин держави і громадянина.

Література

1. Постанова ВРУ «Про затвердження Програми інформатизації законотворчого процесу у Верховній Раді України на 2012-2017 рр.» від 05.07.2012 № 5096-VI.//Відомості Верховної Ради України від 13.09.2013 р., № 37, стор. 2008, стаття 492.
2. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку електронного урядування в Україні» від 13.12.2010 № 2250-р.//Офіційний вісник України від 27.12.2010 р., № 97, стор. 48, стаття 3443.
3. «Електронне урядування в Україні — ефективна влада для мешканців». — Київ: ПРООН/МПВСР, 2011. — 56 с.
4. Семенченко А.І. Електронне урядування в Україні: проблеми та шляхи вирішення //Електронне урядування: міжнародний науковий фаховий журнал. — 2010. — № 1. — С. 6-17.

*Лівандовська І.В.,
студентки 1 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ВПЛИВ НОВИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА СТАНОВЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА

Існування людства, формування і розвиток суспільства і держави пов'язані з інформацією. Еволюція засобів збору, обробки і передачі інформації містить події, які приводили до інформаційних революцій (ІР) [3,4].

Інформаційна революція — радикальна зміна інструментальної основи, способів передачі та документування інформації, а також обсягу інформації, доступної активній частині людства.

Досягнення в галузі інформаційних і комунікаційних технологій розвивають нові економічні, соціальні та культурні відносини в житті людей, які описуються єдиним поняттям « інформаційне суспільство».

Інформаційне суспільство це суспільство, в якому більшість працюючих зайнято виробництвом, зберіганням, переробкою та реалізацією інформації, особливо вищої її форми — знань. В даний час виділено риси, притаманні цьому суспільству: інформаційні технології (ІТ) набули глобального характеру, охопивши всі сфери соціальної діяльності людини, реалізовано гуманістичні принципи управління суспільством і вплив на навколишнє середовище; інформація набуває пріоритетного значення у порівнянні з іншими ресурсами; сформовано єдність цивілізації шляхом автоматизованої генерації, пошуку, зберігання, обробки та використання знань [4].

Інформаційне суспільство відрізняється від суспільства, в якому домінують традиційна промисловість і сфера послуг тим, що інформація, знання, інформаційні послуги, і всі галузі, пов'язані з їх виробництвом зростають швидшими темпами, стаючи джерелом нових робочих місць.

Формування інформаційного суспільства є закономірним етапом розвитку людства завдяки глобальному впровадженню (ІТ) у всі сфери життєдіяльності людини, фундаментальній ролі інформації в житті суспільства, переходу інформації в розряд найважливіших стратегічних ресурсів, створенню індустрії з виробництва та обробки інформації.

За визначенням ЮНЕСКО, ІТ — це комплекс взаємозалежних, наукових, технологічних, інженерних дисциплін, що вивчають методи ефективної організації праці людей, зайнятих обробкою і зберіганням інформації.

Технічну основу забезпечення інформаційних технологій становлять засоби комп'ютерної техніки, засоби комунікаційної техніки і засоби організаційної техніки.

Як підкреслюється в Окинавській Хартії глобального інформаційного суспільства, прийнятої лідерами «вісімки» 22 липня 2000 року, «інформаційні — комунікаційні технології (ІТ) є одним з найбільш важливих факторів, що впливають на формування суспільства XXI століття» [1].

Засоби комп'ютерної техніки складають базис всього комплексу технічних засобів інформаційних технологій і, насамперед, вони призначені для обробки і перетворення різних видів інформації, використовуваної в управлінській діяльності.

Засоби комунікаційної техніки забезпечують одну з основних функцій управлінської діяльності — передачу інформації в рамках системи управління та обмін даними з зовнішнім середовищем. Вони припускають використання різноманітних методів і технологій, у тому числі із застосуванням комп'ютерної техніки.

Засоби організаційної техніки призначені для механізації і автоматизації управлінської діяльності в усіх її проявах.

ІТ реалізують процеси, які використовують сукупність засобів і методів збору, обробки і передачі даних для отримання інформації нової якості про стан об'єкта, процесу або явища (інформаційного продукту). Використання ІТ сприяє створенню нових видів продуктів і послуг, які якісно змінюють спосіб життя людей, створюють додаткові можливості для впровадження інноваційних технологій, істотно змінюють і процес виробництва, і роль виробника, сприяючи прояву його творчих здібностей, саморозвитку його як особистості [3].

Ще одним поняттям, що використовується для характеристики інформаційного суспільства є поняття «інформаційна індустрія», яка розглядається як сукупність її галузей, таких як телекомунікаційна, комп'ютерна промисловість, виробництво побутової електроніки, розробка програмного забезпечення, надання всіляких послуг зв'язку та передачі даних, створення, зберігання, обробка інформації в усіх її видах.

Україна законодавчо закріпила основні принципи розвитку інформаційного суспільства досить пізно. Закон України «Про основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007-2015 роки» затверджено 9 січня 2007 [2]. До цього моменту питаннями планування та розвитку інформаційного суспільства в Україні займалися переважно громадські організації та фонди, які розробляють власні стратегічні проекти.

У цілому, поширення нових ІТ стало домінуючим чинником, що визначає прискорення процесів трансформації суспільства. Використання ІТ є найважливішою основою суспільного розвитку на межі змін в ІТ, змін у мотивації людської діяльності і формуванні інформаційного суспільства ХХІ століття.

Література

1. Окинавская Хартия глобального информационного общества // Дипломатический вестник, 2000, № 8, с. 52.

2. Закон України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007 — 2015 роки» // Урядовий кур'єр. — 2007. — № 28.

3. Емельянов С. Л., Якутко В. Ф. Информатика и информационные технологии. — Харьков: Бурун Книга, 2007. — 358 с.

4. Рейман Л. Д. Информационное общество и роль телекоммуникаций в его становлении // Вопр. Философии, 2001 — № 3.

Малишев М. А.

*студент 4 курсу факультету міжнародно-правових відносин,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗБУДОВИ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА В УКРАЇНІ

Україна готує і має значну кількість висококваліфікованих фахівців з ІКТ (інформаційно-комунікаційних технологій), математики, кібернетики; у країні постійно зростає та поновлюється парк комп'ютерної техніки, сучасних систем та засобів телекомунікації, зв'язку; високою є ступінь інформатизації банківської сфери. Зростає роль інформації та знань у житті людей.

Одним з головних пріоритетів України є прагнення побудувати орієнтоване на інтереси людей, відкрите для всіх і спрямоване на розвиток інформаційного суспільства, в якому кожен міг би створювати і накопичувати інформацію та знання, мати до них вільний доступ, користуватися і обмінюватися ними, щоб надати можливість кожній людині повною мірою реалізувати свій потенціал, сприяючи суспільному і особистому розвитку та підвищуючи якість життя [1].

Орієнтація України на створення інформаційного суспільства та інтеграцію до європейського інформаційного суспільства вперше була передбачена Стратегією інтеграції України до ЄС (розділ 13), вперше ухваленою у 1998 році. Цей документ вимагав дотримання Україною нових вимог ЄС до сфери інформаційної політики та інформаційної безпеки [2].

Уже тоді було зрозуміло, що Українська держава не увійде у світовий та європейський інформаційний простір на рівноправній основі без інтенсивного впровадження в усі сфери життя інформаційно-комунікаційних технологій, істотної перебудови системи державної інформаційної політики, необхідності

зміцнювати прямі й зворотні зв'язки між владними структурами і суспільством, вирішення проблем ефективного розвитку національної інформаційної інфраструктури, створення інформаційно-аналітичних систем органів державної влади, прискорення процесів модернізації матеріально-технічної бази, надійного захисту інформаційних ресурсів.

Згідно з черговим щорічним дослідженням країн щодо активності використання в них інформаційних технологій, проведеним Всесвітнім економічним форумом (World Economic Forum), перше місце в рейтингу, країни в якому ранжирувані відповідно до «індексу мережної готовності» (Networked Readiness Index 2009–2010, NRI), зайняла Швеція, а Україна посіла аж 73 місце.

Це свідчить про те, що в країні все ж є багато проблем, пов'язаних із недостатньою динамікою реалізації планів по впровадженню ІКТ у всі сфери життя, що впливає на темпи розвитку інформаційного суспільства.

Слід зазначити те, що в останні роки поліпшується нормативна база, що дає новий поштовх для інформатизації існуючих видів комунікацій, наприклад, в 2011 році було прийнято закон «Про доступ до публічної інформації» [3], аналог американського «Про свободу інформації», який став важливим базисним елементом розбудови ефективного та дієвого електронного урядування.

Не можна не відмітити і Закон України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007-2015 роки», який визначає одним з пріоритетних напрямів державної політики розвиток інформаційного суспільства в Україні та впровадження новітніх ІКТ в усі сфери суспільного життя і в діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Водночас варто наголосити, що названі кроки, попри всю їхню важливість, є все ж фрагментарними і чинна нормативно-правова база галузі залишилась неповною, неефективною й суперечливою, допоки не буде введено в дію Інформаційний кодекс України.

Понад те, українське законодавство у низці аспектів «відстає» від динаміки змін, що виникають у процесі розвитку інформаційного суспільства в Україні та світі: закріплення правового режиму інформації; формування та використання національних інформаційних ресурсів; запобігання поширенню шкідливої та незаконної інформації глобальними комп'ютерними мережами; підтримка вітчизняної індустрії ІКТ; обмін інформацією в електронному виг-

ляді, насамперед ведення електронного документообігу, надання офіційного статусу електронному документу; врегулювання статусу суб'єктів інформаційних відносин у мережі Інтернет; оптимізація режиму діяльності систем електронної торгівлі й оплати; посилення інформаційної безпеки, захисту державних інформаційних ресурсів, захисту персональних даних і т.д.

Також залишається проблема участі старшого покоління до використання інформаційних технологій і, зокрема, мережі Інтернет [4].

Таким чином, аналіз науково-практичних та нормативно-правових джерел свідчить, що пріоритетним завданням інформаційної політики України є створення інформаційного суспільства як запоруки розвитку соціально-економічного життя населення та вирішенню ряду глобальних проблем сучасності.

Література

1. Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки: Закон України від 09.01.2007 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2007. — № 12. — ст. 102.
2. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 11 червня 1998 р.// Офіційний вісник України. — 1998. — № 24. — 870 с.
3. Про доступ до публічної інформації: Закон України від 13.01.2011р.// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 32, ст. 314.
4. Лайон Д. Інформаційне суспільство: проблеми та ілюзії //сучасна зарубіжна соціальна філософія. — к., 1996. — 322.

Мельник О. С.,

студентка 1 курсу факультета

міжнародно-правових відносин,

Національний університет «Одеська юридична академія»

АНОНИМНЫЕ ТОРГОВЫЕ ПЛОЩАДКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЛАТЕЖНЫХ СРЕДСТВ

В последние годы наблюдается опасная тенденция криминализации сети Internet. В частности, наряду с обычными электронными торговыми площадками («интернет-магазинами») в сети появились анонимные торговые площадки, с помощью которых

продаются наркотические и психотропные вещества, другие товары, признанные нелегальными в ряде стран.

В октябре 2013 года появилась информация о задержании агентами ФБР Уильяма Росса Ульбрихта, владельца Silk Road — электронного магазина в сети Tor, созданного в 2011 г. и позволявшем анонимно покупать и продавать различные вещества, запрещенные к свободному обороту [1].

Ежегодная прибыль этой торговой площадки, по оценкам экспертов, составляла 14-15 млн. долларов. Пользователями этой анонимной торговой площадки, на которой в момент ее закрытия агентами ФБР в марте 2013 года продавалось более 10000 единиц товара, были несколько тысяч продавцов наркотиков и более ста тысяч их покупателей.

Одновременно были начаты следственные действия против пользователей этого ресурса, данные о которых были обнаружены на серверах, изъятых у владельца Silk Road.

Кроме того, владелец Silk Road обвиняется в незаконном получении прибыли и финансовых махинациях. Обвинение в «отмывании денег» связано с использованием для проведения расчетов между пользователями торговой площадки виртуальной валюты Bitcoin.

«Битовая монета» Bitcoin — это электронная платёжная система, классифицируемая Всемирным банком и ФБР как «децентрализованная виртуальная валюта» [2]. «Биткоины» используются для безналичной оплаты товаров или услуг.

В ФБР считают, что возникновение децентрализованных виртуальных валют представляет собой значительную проблему, связанную с большими трудностями, возникающими при расследовании дел, связанных с незаконным оборотом наркотических средств.

Дело в том, что Bitcoin использует архитектуру одноранговой сети, в которой отсутствуют выделенные серверы. Это затрудняет или делает невозможной идентификацию пользователей подобной сети. Кроме того, Bitcoin принимают в качестве платежного средства и в интернет-магазинах, торгующих вполне легальными товарами.

Возможность идентификации пользователей децентрализованных платежных средств появляется только в момент обмена виртуальных средств на обычные деньги («обналичка»). Как

правило, для проведения подобных действий требуется ввод персональных данных пользователя. Однако подобная идентификация не позволяет выявить пользователей, получивших Bitcoin в качестве оплаты за проданные нелегальные товары, или доказать сам факт такой продажи. Кроме того, «битовые монеты» можно обменивать на традиционную валюту через так называемые «офшоры», без указания реальных персональных данных получателя денежных средств.

В июле 2013 года электронная валюта Bitcoin была признана незаконной в Таиланде [3].

С точки зрения ФБР, феномен Silk Road и Bitcoin является признаком нарастающей опасности для всего мирового сообщества. На смену одной закрытой анонимной торговой площадке придут новые. «Silk Road 2.0 находится на завершающей стадии тестирования и почти готов к запуску. У нашего сайта те же функции, что и у оригинального» [4].

По словам Николя Кристин, заместителя директора информационного сетевого Института Карнеги — Миллонского университета: «Silk Road является стабильным рынком с очень хорошим послужным списком удовлетворённости потребителей» [5], т.е. Silk Road являлся коммерчески успешным проектом, приносящим прибыль. Как следствие, следует ожидать появления множества аналогичных анонимных торговых площадок и новых децентрализованных платежных систем.

Silk Road работал по правилам, запрещавшим продажу информации по банковским картам, продажу фальшивых денег, детской порнографии и оружия массового уничтожения. Новые анонимные торговые площадки, возможно, будут не столь разборчивы в средствах.

По моему мнению, в Украине должна быть создана специальная служба, в компетенции которой было бы пресечение торговли нелегальными товарами в сети Internet. Особое внимание должно уделяться продаже и распространению наркотиков и психотропных веществ, а точнее наказание за эту деятельность.

Максимальное наказание за распространение и хранение наркотических средств от шести до десяти лет лишения свободы с конфискацией имущества, что является достаточным наказанием, но не в силах остановить правонарушителя после отбывания срока заняться той же незаконной деятельностью. Поэтому за распро-

странение и продажу наркотиков в Интернете человеку должны за-
прещать создавать сайты, торгующие какими-либо товарами, ведь
за этим сайтом может скрываться целая банда наркоторговцев. Со-
ответствующие изменения могут быть внесены в статью 307 Уго-
ловного кодекса Украины.

Литература

1. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://habrahabr.ru/post/196464/> — название с экрана.
2. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://habrahabr.ru/post/143587/> — название с экрана.
3. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://bitcoin.co.th/contact>
4. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://hitech.vesti.ru/news/view/id/3054> — название с экрана.
5. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://surprisinglyfree.com/2012/08/28/nicolas-christin> — название с экрана.

Ткачук А. О.,

студентка 1 курса факультета

правовой политологии и социологии,

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

РАЗВИТИЕ БЕСПРОВОДНЫХ ИНТЕРНЕТ СЕТЕЙ В УКРАИНЕ

Для современного человека трудно переоценить удобство мобильного Интернета: он компактный и простой в использовании, легко устанавливается и не зависит от наличия кабельных коммуникаций передачи связи. Сейчас в Украине практически все CDMA или GSM операторы предлагают услуги мобильного беспроводного доступа к глобальной сети Internet. У них же можно купить USB-модем, поддерживающий технологию 2G или 3G. USB-модем продается вместе с SIM-картой предоплаченной связи с соответствующим тарифным планом для доступа к Интернет. Кроме этого, на рынке Интернет-услуг Украины начали появляться провайдеры, предоставляющие уже 4G Интернет.

На данный момент для операторов связи в Украине наиболее распространенным стандартом связи для организации высокоскоростного доступа к глобальной сети оказался 3G, который сей-

час предлагают многие украинские провайдеры: Интертелеком, PEOPLEnet, МТС Коннект 3G, Киевстар 3G и др. К стандартам 3G относятся технологии UMTS, HSDPA, CDMA2000, EV-DO Rev A, EV-DO Rev B и др. Большинство украинских провайдеров предлагают воспользоваться доступом к Интернет с помощью технологий EV-DO, реальная скорость которых составляет в среднем от 1 до 1,5 Мбайт/с. Этой скорости хватает, чтобы не спеша просматривать страницы сайтов, но ее не хватает для быстрой работы или для того, что бы загрузить кинофильм.

Намного большие скорости передачи данных обещают стандарты 4G, к которым относятся мобильный WiMax, используемый украинскими провайдерами, а также набирающий популярность в Америке и Европе стандарт LTE [1].

4G по технологии WiMax обещает скорость до 20 Мбит/с, но на практике развивает скорость до 3 — 7 Мбит/с. Но и подобная скорость мобильного интернета 4G дает возможность смотреть художественные фильмы в Интернете и скачивать большие объемы информации. Украинские Интернет-компании начали работу над 4G технологиями WiMax в 2010, хотя первые сети 4G начали строить в Канаде еще в 2005 году. К концу 2013 года на отечественном рынке 4G Интернета работают всего несколько компаний: FreshTel, Giraffe и Ведекон [2]. Все эти Интернет-компании работают по стандарту WiMax, а покрытие 4G сетей пока что в Украине минимальное: провайдеры охватывают только города-миллионники и крупные областные центры.

Сети 4G по технологии LTE являются более перспективными по сравнению с WiMax, поскольку способны работать в более широком спектре частот и обеспечивать скорость скачивания теоретически — до 326,4 Мбит/с на приём (download) и 172,8 Мбит/с на отдачу (upload), а практически — до 100 Мбит/с и 50 Мбит/с соответственно. Также LTE-сети предоставляют такую услугу как «видео по требованию», обеспечивая потоковую передачу без задержек видео [3]. Особенностью развития LTE-сетей является возможность их построения на уже развитых сетях, как операторов GSM, так и операторов CDMA, что заметно снижает стоимость развертывания сетей (в отличие от WiMax-сетей). К середине 2013 года уже 62 страны обладали LTE сетями и ещё 21 находились в стадии подготовки, а количество подключений к LTE-сетям в мире уже превысило 32 млн абонентов. Из наших бывших соседей

абонентами своих LTE-сетей являются жители Беларуси, России, Армении, Азербайджана, Казахстана, Узбекистана, Киргизстана и Приднестровья. Сложность перехода к LTE-сетям в Украине обусловлена проблемами получения лицензий для нового спектра частот и необходимостью специальных абонентских устройств, способных одновременно работать в сетях LTE и 3G для плавного перехода абонентов от старых сетей к новым. Развитие сетей 4G задерживает и то, что сети 3G имеют высокий потенциал интенсивного и экстенсивного развития.

В условиях неопределенности с развитием в Украине связи 4G как альтернативный путь к более скоростной передаче данных крупнейший сотовый оператор «Киевстар» в августе 2013 года запустил эксперимент по включению в мобильную сеть WiFi точек. Такая технология (WiFi Offload) позволяет получать услуги мобильной скоростной передачи данных со скоростью до 100 Мбит/сек в точках действия WiFi покрытия (по сравнению с несколькими сотнями Кбит/сек в случае с EDGE). Процесс переключения между традиционной 2G-сетью и WiFi происходит автоматически на базе информации, содержащейся на SIM-карте. При этом клиент платит за мобильный трафик по своему тарифному плану. Главная проблема такой альтернативы заключается в том, что даже при сравнительно небольшой стоимости WiFi точек, их число даже для Киева должно быть огромным, поскольку их радиус действия — всего 50 — 100 метров. Поэтому «Киевстар» сейчас оценивает необходимость создания уличных зон WiFi.

На решение вопроса о внедрении 4G технологий на территории Украины направлено последнее поручение Президента от 11 сентября 2013 года по обеспечению реализации национального проекта «Открытый мир», которым предусматривается создание информационно-коммуникационной образовательной сети национального уровня на базе технологий радиосвязи четвертого поколения [4]. Согласно поручению Главы государства Кабинет Министров должен обеспечить необходимое для реализации проекта финансирование, применить налоговые стимулы для поставки необходимого оборудования.

Литература

- 1) 3G и 4G интернет в Украине — реалии и будущее. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.vataga.com.ua/index.php?show_aux_page=59. — Название с экрана.

2) Выбираем беспроводной интернет: 4G в деталях. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.prostobank.ua/finansovyy_gid/byudzheta/stati/vybiraem_besprovodnoy_internet_4g_v_detalyah/. — Название с экрана.

3) Ксензенко П. Я. Отличительные черты LTE. / Химич П. В., Кухоль Е. Н., Шепель Е. В]. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://roks.com.ua/DyWP/bindata/i3006/chast1.pdf/>. — Название с экрана.

4) Президент: Проект «Відкритий світ» — крок до якісної, сучасної освіти. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/news/28636.html>. — Назва з екрану.

Ямчук І. Р.,

*студентка 1 курсу факультету цивільно-господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ПРАВОВИХ ІНФОРМАЦІЙНО-ПОШУКОВИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

Сучасні освічені юристи у своїй професійній діяльності повсякчас використовують правові інформаційно-пошукові системи (ІПС), оскільки їхня робота нерозривно пов'язана з опрацюванням значних обсягів правових відомостей з різних галузей права, аналізом нестандартних правових ситуацій, які виникають під час кваліфікації правопорушень, злочинів, різноманітних суперечливих з точки зору чинного законодавства. Тому вміння користуватися такими системами стає необхідною умовою успішної професійної діяльності у будь-якій сфері права [1].

Ринок правових ІПС в Україні вже певною мірою сформувався. На сьогодні до трійки найбільш поширених правових ІПС відносяться:

- «Ліга:Закон» з Інтернет-адресою <http://www.ligazakon.ua>;
- професійна юридична система МЕГА-НАУ, основні продукти якої можна знайти на сайті <http://nau.ua>;
- ІПС на офіційному веб-порталі Верховної Ради України з Інтернет-адресою <http://www.rada.gov.ua>.

Правовий портал України «Ліга:Закон» вже понад 20 років залишається безперечним лідером на ринку комерційних правових ІПС зі 160 тисячами користувачів. Популярність «Ліга:Закон» зумовлена тим, що вона пропонує широкий вибір систем інформаційно-правового забезпечення: «Ліга:Закон Класик», «Ліга:Закон Юрист», «Ліга:Еліт», «Ліга:Бізнес», «Ліга: Бухгалтер»

та ін. Усі системи «Ліга:Закон» виділяються якістю (з 1999 року в Центрі «ЛІГА» впроваджена і працює система якості, сертифікована на відповідність міжнародному стандарту ISO 9001:2000), оперативністю (від моменту прийняття документа до його надходження до системи проходить від 1 до 3 діб), надійністю (центр «ЛІГА» з 1991 року працює на інформаційному ринку України) та достовірністю (понад 120 прямих договорів з органами влади — першоджерелами нормативно-правової інформації). Інформаційно-правові пошукові системи ЛІГА:ЗАКОН уже протягом багатьох років щодня використовуються в роботі державних органів, банків і провідних підприємств України. Серед них адміністрація Президента України, Кабінет Міністрів України, Державна податкова адміністрація, Міністерство юстиції, Верховний Суд України, Міністерство фінансів, Національний банк, Фонд держмайна, Державна митна служба та всі митні установи, суди, державні та комерційні банки, аудиторські та юридичні фірми, засоби масової інформації та багато інших підприємств та установ. Системи ЛІГА:ЗАКОН оновлюються: щодня за допомогою e-mail; через FTP-сервер та HTTP-сервер «Джерело знань»; 1, 2 і 4 рази на місяць на CD-диску кур'єрською поштою або кур'єром [2]. Функціональні можливості систем «Ліга:Закон» дозволяють легко і зручно працювати з найпотужнішими базами даних, що нараховують більше 900 тисяч документів. Передбачено можливість роботи як в on-line, так і в of-line режимі, що знімає залежність від Інтернет. Проте в цієї системи є невеликий недолік — її вартість.

Не менш поширеною в Україні є правова ІПС МЕГА-НАУ. На сьогодні правові системи НАУ мають заслужену репутацію як надійний довідковий та аналітичний інструмент для юристів та інших фахівців, що використовують в роботі законодавство України — керівників підприємств, бухгалтерів, кадровиків. МЕГА-НАУ унікальна не лише за обсягом інформації — 7,5 млн. судових рішень і 750 тис. нормативних актів, а й системою зв'язків, яка інтегрує судові рішення та нормативні акти в єдиний аналітичний комплекс, а динаміка проходження справ різними судовими інстанціями дозволяє ретельно підготуватися до судового засідання [3]. Для роботи з великою кількістю інформації в МЕГА-НАУ розроблено інтелектуальний експертний пошук з урахуванням форм слів, синонімів, близьких слів та перевіркою запиту на помилки. Крім того, МЕГА-НАУ дозволяє контролювати за кодом ЄДРПОУ

«судову біографію» та ризики банкрутств клієнтів, постачальників, підрядчиків та інших осіб, з якими веде справи організація.

На офіційному порталі Верховної Ради України (ВРУ) за Інтернет-адресою <http://www.rada.gov.ua> розміщено найповнішу базу даних по законодавству України, включно з усіма законами та постановами Парламенту. Крім того, офіційний портал «Верховна Рада України» подає вичерпну інформацію про поточний склад і структуру ВРУ, зокрема депутатські фракції і групи, комітети й тимчасові комісії, апарат ВРУ, стислі дані про всіх народних депутатів ВРУ від першого до останнього скликання. На офіційному сайті Верховної Ради подається порядок денний поточної сесії Парламенту, розклад засідань ВРУ на найближчий тиждень, порядок роботи й план основних заходів комітетів ВРУ на поточну сесію. На відміну від інших ця правова ІПС надає електронні послуги інформаційно-аналітичного забезпечення законотворчої діяльності безкоштовно. Вона дозволяє здійснювати швидкий пошук необхідної інформації і зорієнтована на широке коло користувачів глобальної мережі Інтернет. Оновлення інформації здійснюється двічі в робочі дні та один раз у суботу. Для пошуку необхідної правої інформації у відповідних базах даних слід перейти у відповідний розділ «Законодавство» на головному порталі чи скористатися адресою <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>. Офіційний портал доступний українською та англійською мовами, деякі розділи сайту ВРУ подані також російською мовою.

Безперечно, правові інформаційно-пошукові системи необхідні для сучасної держави як засіб донесення до громадян їхніх прав, свобод та обов'язків. З роками ІПС лише будуть розвиватися та удосконалюватися.

Література

1) Інформаційні технології в юридичній діяльності: базовий курс: [навчальний посібник]. / О. В. Співаковський, М.І. Шерман, В. М. Стратонов, В. В. Лапінський. — Херсон: ХДУ, 2012. — 220 с.

2) Преимущества систем Лига:Закон. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://products.ligazakon.ua/benefits>. — Название с экрана.

3) Дещо з історії та особливості комп'ютерних правових систем НАУ. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nau.kiev.ua/index.php?page=mega_secrets&name=1. — Назва з екрану.

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Формування інформаційного суспільства — один із національних пріоритетів нашої держави. Широке впровадження інформаційно-комунікаційних технологій дає потужний імпульс інноваційному розвитку, економічному, соціально-політичному та культурному життю українського суспільства. Особливості інформації в системі ринкових відносин як елемента і сфери ринкової діяльності досліджено в працях В. Іноземцева [3], А. Маршалла [1], Д. Лук'яненка [5], О. Чубукової [3], А. Чухна [2], J. E. Stiglitz [4]. Особливу увагу проблемам інформації та її впливу на поведінку суб'єктів економічної діяльності приділяють фахівці з менеджменту, серед яких насамперед необхідно відзначити П. Друкера [2], М. Портера [5] та ін. Складність і багатоаспектність проблем інформаційної сфери зумовлюють необхідність та важливість подальшого теоретичного дослідження її соціально-економічної сутності, впливу на фактори виробництва, систему економічних відносин, розв'язання багатьох практичних проблем, пов'язаних з інформаційною діяльністю, розробленням виваженої державної політики управління процесом інформатизації та використанням її в інтересах усього суспільства. Особливої уваги потребує дослідження проблеми формування системи інформаційного забезпечення розвитку конкурентоспроможного підприємництва, здатного ефективно діяти в межах глобальної економіки [4, 5].

Система інформаційного забезпечення підприємницької діяльності (СІЗПД) визначається як сукупність взаємопов'язаних інформаційних систем. Мета створення СІЗПД — забезпечення повної і достовірної інформації для ефективного здійснення підприємницької діяльності. До головних функцій СІЗПД належать: 1) описова — забезпечення менеджерів підприємства всією необхідною зовнішньою та внутрішньою інформацією; 2) аналітична — забезпечення керівного складу підприємства необхідною аналітичною інформацією для прийняття оперативних і стратегічних господарських рішень; 3) прогностична — формування інформаційної бази для прогнозування змін кон'юнктури ринку, визначення

напрямів досягнення конкурентоспроможності підприємницької діяльності. Важливо визначити основні функціональні залежності між інформацією та діями суб'єктів господарювання на рівні підприємств, коли інформація стає потужним фактором прискорення кардинальної перебудови виробничих процесів, впливаючи вже не на окремі ланки, а на весь процес у цілому. Змінюється характер конкуренції, формуються нові можливості конкурентної боротьби й нові способи досягнення конкурентних переваг, скорочуються витрати виробництва, прискорюються транзакції та змінюється сам кінцевий продукт. Роль держави у створенні системи інформаційного забезпечення полягає передусім у встановленні стратегічних орієнтирів розвитку економіки країни та у відповідному створенні умов для функціонування ефективної і прозорої інформаційної системи, яка б забезпечувала доступність до необхідної інформації й давала можливість повніше враховувати потреби ринку, своєчасно усувати інформаційну асиметрію і водночас визначала сфери та механізми захисту інформації. В Україні вже створені організаційні, матеріальні та правові передумови формування системи інформаційного забезпечення підприємницької діяльності, а саме: удосконалено законодавчу базу, сферу інформаційних послуг, технічне забезпечення інформаційного середовища (у тому числі й завдяки вітчизняному виробництву), розвинуто інформаційний складник усіх відповідних інституцій у суспільстві [1, 5].

Формування системи інформаційного забезпечення підприємницької діяльності передбачає не лише створення умов для функціонування різних інститутів, але й координацію відносин між ними щодо виробництва, поширення та збереження різноманітних інформаційних продуктів.

Підсумовуючи деякі теоретично методологічні аспекти дослідження процесу формування системи інформаційного середовища для розвитку підприємництва в Україні та забезпечення конкурентоспроможності національної економіки в глобальному просторі, можна констатувати:

1. Інформація є важливим чинником підвищення ефективності суспільного виробництва, забезпечення прискореного обігу фінансового, виробничого і товарного капіталу у відтворювальному циклі.

2. Державне регулювання сфери інформаційного забезпечення підприємництва зумовлено пануванням ринкових відносин, що

може породжувати викривлення інформації, проникнення її в усі сфери людської діяльності.

3. Державі належить особлива роль у забезпеченні доступності інформації, формуванні механізмів її захисту, сприянні розвитку таких сфер інформаційної діяльності, як освіта, наукові дослідження, система поширення науково-технічної інформації, які потребують фінансової та організаційної підтримки держави.

4. Інформаційна сфера поділяється на два сектори: сектор інформаційно-комунікаційних технологій і сектор інформаційно-аналітичної діяльності, які відрізняються як за функціональним призначенням, так і за характером інформаційного продукту.

5. Розвиток інформаційного підприємництва потребує державного регулювання: доступність входження в галузь, створення конкурентних умов діяльності, недопущення монополізму як із боку держави, так і з боку приватних компаній на поширення інформації.

Література

1. Маршалл А. Принципы политической экономии. — М., 1984. — Т. 2. — 310 с.
2. Корнев Ю. Г. Інформаційно-аналітична діяльність як сфера бізнесу // Підприємництво, господарство, право. — 2003. — № 12. — С. 123—126.
3. Чубукова О. Формування національного інформаційного ринку // Економіка України. — 2001. — № 1. — С. 89—90.
4. Корнев Ю. Г. Інформаційно-аналітична діяльність як сфера бізнесу // Підприємництво, господарство, право. — 2003. — № 12. — С. 123—126.
5. Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації / За ред. Д. Г. Лук'яненка. — К.: КНЕУ, 2002. — 538 с.

Герасимчук І.В.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ІНФОРМАЦІЙНИЙ НАПРЯМОК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Світова економіка перебуває у стані безперервного розвитку. Останні роки розвитку світового господарства характеризуються глобальними змінами, стрімким розвитком загальної інформатизації суспільства. Для України не тільки роз-

виток, входження у світовий інформаційний простір, а й створення стабільної економічної ситуації є досить складним завданням.

Питання дослідження інформаційного напрямку соціально-економічного розвитку України висвітлювалось у працях таких вчених, як: О. Дубас, С. Семенюк, М. Семеренко, С. Андреев, М. В. Білоус, Г. Вайнштейн, Н. Власенко.

Україна, починаючи з 2000 року, активно включилася в становлення інформаційного суспільства. Однак на цьому шляху виникає чимало труднощів, пов'язаних насамперед з недостатньою технічною базою, складним фінансовим забезпеченням цього процесу, неналежним законодавчим супроводом, а також відсутністю ґрунтовних наукових досліджень процесу формування інформаційного суспільства [1].

О. П. Дубас характеризує сучасний етап розвитку інформатизації українського суспільства гострою недостатністю фінансування, надзвичайно низьким рівнем правового забезпечення питань інформаційного розвитку суспільства, недостатньою увагою з боку влади. Однак необхідність інформаційного розвитку України очевидна. Це питання постає особливо гостро для України, як для країни третього світу.

Згідно із Законом України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки» одним із головних пріоритетів України є прагнення побудувати орієнтоване на інтереси людей, відкрите для всіх і спрямоване на розвиток інформаційне суспільство, в якому кожен міг би створювати і накопичувати інформацію та знання, мати до них вільний доступ, можливість повною мірою реалізувати свій потенціал, сприяючи суспільному і особистому розвитку та підвищуючи якість життя [2]. Однак на практиці реалізація статей закону відбувається або частково, або не відбувається взагалі. Насамперед, це відбувається через відсутність системи регулювання розвитку інформаційної діяльності, її систематизації та майже відсутнім фінансуванням.

О. Дубас стверджує, що в Україні є достатні стартові умови для того, щоб поступово інтегруватися в загальноцивілізаційні процеси [3]. Адже саме запровадження наприкінці ХХ ст. у виробничий процес комп'ютерів сприяло підвищенню ефективності праці. Наприклад у 2010 році найдинамічнішим на ринку послуг зв'язку став комп'ютерний зв'язок, доходи якого зросли порівняно

з минулим роком в 1,3 раза і становили 3,1 млрд. грн. Визначальним чинником прискорення інформатизації є зростання обсягів використання мережі Internet, в останні роки в Україні цей сектор має надзвичайно великі темпи зростання.

Одним з важливих досягнень в розвитку галузі інформатизації в Україні стало створення системи трансферу технологій за участю Українського інституту науково-технічної та економічної інформації. База інноваційних технологій та розробок постійно поповнюється і наразі нараховує понад 1300 результатів науково-технічної діяльності, які пропонуються до впровадження.

Таким чином, щоб Україна стала відомішою й авторитетнішою у світі, необхідно, спираючись на її досить потужний науково-освітній і духовно-культурний потенціал, зберігаючи і розвиваючи його, докладати зусиль до виробництва інтелектуального продукту, потрібного на світовому ринку. З цією метою як стратегічне завдання необхідно забезпечити державне сприяння відновленню і розвитку інтелектуальної складової Національної програми інформатизації, використовуючи науковий потенціал НАН України та університетів. Адже саме розвиток ідей використання інформаційної складової в розробці нової моделі інтенсивного розвитку України дозволить не тільки забезпечити необхідний соціально-економічний розвиток, а й вивести країну на якісно новий рівень розвитку економіки, що буде достатнім не тільки для економічного добробуту української нації, але й стане головною складовою нового, гідного на світовій арені іміджу України.

Література

1)Круглий стіл на тему «Модель економічного зростання України в умовах дефіциту ресурсів» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://niss.lviv.ua/news/138.htm>.

2)Закон України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007—2015 роки» від 9 січня 2007 року № 537-V / Верховна Рада України. — Офіц. вид. — К. : Парлам.видво, 2006.

3)Дубас О. Інформатизація — основа моделювання і прогнозування суспільно-політичної діяльності / О. Дубас // Персонал. — 2003. — № 1. — С. 45—49.

Кипершляк А. М.
*студентка 2-го курса, факультета адвокатуры,
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНОВ

На сегодняшний день влияние интернета можно увидеть в каждой сфере общественной жизни. Не обошел интернет и торговлю, став мощным каналом для реализации самых разнообразных товаров и услуг.

Интернет-магазины, в условиях современного потребительского рынка, широко распространенное и известное понятие. Они развиваются, как в количественном, так и в качественном отношении, побивая все рекорды популярности.

За последние три года количество покупателей, пользующихся услугами интернет-магазинов, выросло на 35-40 % и составило, приблизительно, 870 млн. человек. Согласно общемировым показателям, доля пользователей Интернетом, которые осуществляют покупки в интернет-магазинах составляет около 90 %.

Интернет-магазины уже давно стали конкурентами стандартным магазинам розничной торговли, предлагая аналогичный товар по более низким ценам. Кроме этого, многие покупатели предпочитают интернет-магазины благодаря возможности делать покупки в удобное для них время и в уютной домашней обстановке. Пользуясь услугами интернет-магазинов, пользователи получают возможность приобрести аудио- и видеотехнику, мобильные телефоны, различную бытовую технику, товары повседневного спроса и даже продукты питания.

В Украине постепенно наращивается объем интернет-торговли. В прошедшем 2012 году показатель суммарных интернет-продаж составил около 1,5 млрд. дол. США. Особенно резко (почти на 200 %) возросло число покупок одежды [1].

Основная проблема в Украине на сегодняшний день — это отсутствие местных крупных интернет компаний, которые могут предложить действительно качественный продукт в сфере интернет продаж. Весь украинский рынок в данной сфере представлен одной крупной зарубежной компанией, а все остальные предложения не составляют практически никакой конкуренции, что в итоге

негативно сказывается на конечном потребителе. Также проблема заключается в том, что в Украине почти девяносто процентов товаров, выпущенных якобы ведущими мировыми производителями, при ближайшем рассмотрении являются подделкой или, что ещё хуже, контрабандой.

Контроль интернет-торговли достаточно сложен, так как государственные контролирующие органы занимаются в основном реальной, а не виртуальной розничной торговлей. Осложняет ситуацию и то обстоятельство, что в торговом обороте очень много импортных товаров, не подлежащих лицензированию.

Кабинет Министров Украины собирается ввести меры по ужесточению государственного контроля в этой сфере.

Еще одной проблемой развития интернет-магазинов является незнание и недоверие населения к ним. Проблему незнания можно решить внедрением базового оборудования, компьютеров и телекоммуникаций, в том числе и в сельской местности, что обеспечит расширение компьютерной грамотности, а также обучение профессиональным и общим навыкам работы в Интернете на всех уровнях образовательной системы, включая госслужащих. В современных условиях важной задачей владельцев интернет-магазинов должно стать завоевание доверия населения Украины путем ведения честного бизнеса и обеспечение конкурентоспособных цен на товары и услуги, которые реализуются через сеть Интернет [2].

В Украине практически не развита торговля электронными туристическими путевками и авиационными билетами, проблема заключается в недостаточном развитии современных платежных систем и в высоком уровне мошенничества, так как формой оплаты таких покупок являются он-лайн платёжные карточки. В Украине потенциальные покупатели просто боятся вводить данные своих платежных карт [2].

Для развития интернет-магазинов как одной из составляющих экономики необходима поддержка государства. В Украине государство только начало обращать внимание на торговлю в Интернете, интерес законодательной власти к электронной коммерции все возрастает, и сейчас на рассмотрении находятся законопроекты, призванные регламентировать интернет-коммерцию. С одной стороны, вмешательство государства в бизнес в Украине обычно чревато для этого бизнеса неприятностями, с другой — «дикий» характер электронной торговли не позволяет в полной мере защи-

тити права покупця, і залишає значительную частину ризику угоди, як для продавця, так і для покупця.

Як відомо, електронна комерція несе в собі величезний потенціал для зниження ціни товару. Вона дозволяє організувати торгівлю якісними товарами при мінімальних операційних витратах. Організація електронної комерції не потребує величезних капіталовкладень в будівництво магазинів, створення величезних товарних запасів. Електронна комерція полегшує доступ споживачів до товарів і вдосконалює ланцюг постачальник—споживач в цілому.

За останні роки в Україні склалися сприятливі умови для розвитку електронної комерції. В той же час існують ряд проблем, які можуть стати серйозними перешкодами для розвитку цього виду бізнесу. Вивчення і розв'язання цих проблем, безсумнісно, необхідно для впровадження і розвитку електронної комерції як актуального і перспективного напрямку бізнесу в Україні.

Література

1. Український ринок інтернет-торгівлі виріс // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://rus.newsru.ua/finance/12jan2012/inet.html>
2. Вивчення Яндекс: поведінка споживачів і розвиток електронної комерції в Україні // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ain.ua/2011/11/04/63820>.

Малькут О. М.,

*студентка 2 курсу факультету адвокатури,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ СТВОРЕННІ МЕХАНІЗМУ ПАРТНЕРСТВА ВЛАДИ, БІЗНЕСУ І СУСПІЛЬСТВА

У минулі роки склалася певна система взаємин між бізнесом, владою і суспільством, яку можна характеризувати як культуру підприємництва.

Взаємодія бізнесу і влади, що відображає інтереси суспільства, є найважливішим чинником сталого розвитку країни. Сучасний етап соціально-економічного розвитку нашої держави України характеризується недостатньою ефективністю системи зв'язків

бізнесу та влади, який поки що не дозволяє ефективно реалізовувати функції суб'єктам взаємодії і негативно б'є по розв'язанні економічних, соціальних та правових проблем суспільства.

Під бізнесом, як суб'єктом взаємодії з владою, розуміється сукупність підприємницьких структур, наділених, публічними функціями. Влада є регулюючими та координуючим органом, визначаючим стратегічні орієнтири у соціальному та економічному розвитку, що створює базові умови бізнесу і підвищення ефективності економіки.

Багато учених виділяють кілька основних моделей взаємодії влади й бізнесу:

- Моделі «придушення» і «примусу».
- Модель «патронажу».
- Модель «невтручання» влади.

Проте, найважливішою моделлю, на нашу думку, є модель «партнерство». У межах цієї моделі представники влади й бізнесу досягають компромісу. У середовищі сучасних соціально-економічних умовах є найприйнятнішою, працюючою за принципом «вигідно кожному — вигідно всім». У межах моделі «партнерства» між суб'єктами взаємодії відбувається взаємовигідний обмін ресурсами [1].

Модернізація бізнес-структур, розвиток суспільних представницьких інститутів і перманентна трансформація органів державної влади зумовлюють удосконалення механізмів комунікації між цими суспільними групами.

Інформаційні технології — це засіб, інструмент, який можна використовувати для вирішення низки проблем, зокрема проблем взаємодії влади, бізнесу і суспільства, метою якої є насамперед досить ефективно і негайно вирішення проблем, що постають перед Україною на сучасному етапі.

Нажаль, на сьогоднішній день в Україні немає довіри в трикутнику «влада-бізнес-суспільство». В країні серйозна криза довіри. І це в деякому розумінні страшніше за своїми довгостроковими наслідками, ніж світова економічна криза. Рецесія рано чи пізно зміниться зростанням, а довіра влади, бізнесу і суспільства одне одному — досить серйозне та проблемне питання [2].

У такій ситуації потенціал, закладений в інформаційно-комунікаційних технологіях, у концепціях інформаційного суспільства може бути реалізовано з максимальною користю.

Інформаційні технології здатні допомагати зняттю протиріч між владою і суспільством, які дуже часто відбуваються через недостатню інформованість, неможливість отримати інформацію. Грамотне використання інформаційно-комунікаційних технологій, прозорість процесу обговорення й ухвалення рішень можуть знімати суперечності, що виникають. Використання інформаційних технологій здатне вивести на новий рівень не лише якість і терміни надання, умовно кажучи, технічних державних послуг, але і, що не менш важливо, відкритість влади.

За рахунок комунікаційних майданчиків можливе залучення потенціалу суспільства до розв'язання найважливіших державних завдань [3].

Якісне підвищення громадянської суспільної активності, конструктивність цієї активності можливі лише тоді, коли люди відчують себе не керованими, а співучасниками процесу управління.

Суспільство ж, на жаль, дуже часто не володіє інформацією або не може отримати доступ до неї. Реалізація концепцій інформаційного суспільства зніме проблему нестачі та недоступності інформації, отже, дозволить суспільним структурам працювати ефективніше, вести змістовну, професійну дискусію і реально впливати на рішення, що приймаються.

Влада має бути відкрита і прозора для суспільства і бізнесу. Це позитивно впливає на підвищення громадянської активності.

Успішне майбутнє нашої країни — в основі довіри і співпраці влади, бізнесу і суспільства. Інформаційні технології в широкому сенсі — відмінний інструментарій для вибудовування принципово нового формату праці, життєво необхідного для всебічної модернізації.

В даний час ні влада, ні бізнес не в змозі самостійно створити повноцінну ринкову економіку або ефективні інститути демократії, без постійного діалогу з громадськістю. Отже, і влада, і бізнес, і суспільство потребують одне одного, і, в кінцевому рахунку, зацікавлені в повноцінному і рівноправному діалозі. І такий діалог буде продуктивним, коли його буде вести ефективна влада, відповідальний бізнес і суспільство, яке називають громадянським.

Література

1. Чирикова А. Бізнес як суб'єкт соціальної політики у Росії / А. Чирикова // Суспільство і економіка. — 2006. — № 9. — С. 116 — 117.
2. Розенков Д. А. Управління розвитком відносин бізнесу, й держави у сучасній економічній системі. Автореферат дисертації на здобуття ученого ступеня доктора економічних наук. — М., 2007. — С. 26 — 28.
3. Сунгуров А. Ю. Взаимодействие власти и структур гражданского общества: возможные модели / А. Ю. Сунгуров // Гражданский диалог. — 2008. — № 3. — С. 12-17.

АНГЛОМОВНІ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Redina I. V.,

*Ph.D., teaching assistant of the department of national economy,
National University «Odessa Academy of Law»*

ASPECTS OF LEGAL PROTECTION OF SHIPPING IN UKRAINE

Ukraine is not the only country which is faced with the question of legislation improvement, promoting the development of national shipping. In the conducted scientific studies it is shown that having access to the international legal framework, maritime law is being developed, the efficiency of freight operations is being increased, etc.

Despite the fact that the perfect legislation is the necessary condition for the development of all spheres of maritime activities, there are no needed laws for its regulation in Ukraine. The changes in The Merchant Shipping Code of Ukraine and other legislation are also needed to ensure national security, to promote national interests, to improve the international authority of the state. Nowadays, number of legislative regulations, which determine the national system of control, regulation and administration of maritime activities, should be also adopted. This applies to the reorganization of the control system of Port State and Flag State, the creation of an enabling and competitive environment for the shipping companies, the simplification of the procedures for the organization of transport and tariff policy.

The main provisions of international maritime law on these matters, and in particular, with regard to the actual connection of the ship and its flag State, in the Convention on the High Seas in 1958, confirmed and specified by the UN Convention on the Law of the Sea in 1982 [1,2]. According to the provisions of these conventions, each state has the right to sail ships under its flag in the high seas. Doing so the state has the right to determine the conditions under which it grants its own flag to the vessels and registers them in their official authorities that determine their nationality. Getting the right to sail under the national flag of Ukraine is determined by Article 33 of the Merchant Shipping

Code of Ukraine, which states that the right to sail under the national flag of Ukraine from the time the ship receives its registration in the State Ships Register of Ukraine or in the Ukrainian ship's book and testimony about getting the navigation right under this flag.

Merchant Shipping Code of Ukraine is the main maritime law of Ukraine, the current version of which replaced the Merchant Shipping Code of the USSR in 1968 and largely accepted the provisions which are not in accordance with the present conditions, prevailing in the process of adoption of legislation to regulate the activities of public authorities [3]. In particular, The Code should be added by provision of new forms of state control on the safety of the ships, which are widely used in international practice (port state control) , by the rules on the legal regime of navigation in the territorial sea of Ukraine, and much more.

According to the international legal standards, the vessels should have the nationality of the State under whose flag they are entitled to sail and they also should sail under the flag of the only one state. The nationality of the vessel is determined by the country of registration. In turn, if the ship is arbitrarily changing the flag, that is to say, sails under the flag of two or more states, it can be considered as such that has no nationality. The changing of the flag is considered to be legal if it is associated with transfer of ownership or changing of the country of registration. The need to establish a link between the nationality of the vessel and its right to sail under the flag of a particular state is the result of the requirements of the jurisdiction of the country whose flag the ship goes. This principle is a necessary condition for the implementation of the guaranteed legality, safety of merchant shipping in both inland and territorial waters and on the high seas and is secured by the UN Conference on the conditions of vessels registration, which took place in Geneva January 20 — February 7, 1986. The State, exercising its jurisdiction of the ship, providing the application of national and international principles of law defines the competent authority that on behalf of this state determines the possibility of nationality granting to the ship of state and has the necessary legal procedures for its consolidation that is directly carrying out the administrative functions of registration. Thus, each country that provides the ships its national flag should determine its own authority, which is assigned under the laws of the State to exercise the administrative functions of registration of the ships, that could be designated in the ships register of this country,

to publish the documents and provide the information on ship on such register in the manner prescribed by international standards and national legislation.

In the background of the problem of connection between the ship and the flag of the country of registration there is an example where developing countries under the United Nations Conference on Trade and Development, raised the issue of the establishment of concrete and effective standards of such connection. This was done to limit the impact of unfair competition on the part of the developed countries fleets that are registered under the so-called « flags of convenience » as the international law of the sea at that time fixed the requirement of a genuine link between the flag state of the vessel and its registration, but no specific legal provisions in this regard has been established. The degree (percentage) of the state registration citizens' participation of in the ownership of the vessel should be determined by national law.

The main aspects of the economic and legal framework should be implemented through the legislative system, the most important should be the law «International Shipping Register of Ukraine», «The Merchant Shipping Code of Ukraine», as amended, in accordance with the terms of the functioning of a modern «Strategy of development of ports of Ukraine». The implementation of the legal aspects of shipping protection will enable the development of the Ukrainian economy as a whole. Creating conditions for the development of national shipping should be mentioned that in the basis of the success of the great maritime countries, above all, should be the presence in their society of the developed maritime traditions.

LIST OF SOURCES

1. Convention on the High Seas in 1958, [Electronic Resource]. — Mode of access : URL: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions / 8_1_1958_high_seas.pdf /— Title from the screen.
2. UN Convention on the Law of the Sea in 1982, [Electronic Resource]. — Mode of access: URL: [http://www.un.org/depts/los/ convention agreements / texts / unclos / unclos_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/ convention_agreements / texts / unclos / unclos_e.pdf) /— Title from the screen.
3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради. — № 47-52. — 1995. — 73 с.

Kravchenko T. S.,
*2 course, Faculty of Training
of Investigators for the Internal Affair Bodies,
National University «Odessa Academy of Law»*

DEVELOPMENT OF ECONOMY IN UKRAINE

Although a market economy by definition is more effective than a centrally planned economy, various countries in transition have faced the problem of economic inefficiency. Talking about this situation we can mention Ukraine. Nowadays it is a country with economy in transition, but as in any other country our government and population want our economy to be much more developed.

In its economic history, Ukraine has evolved first from an agricultural to an industrialized, and then to a service-oriented country. Major industries include coal, electric power, machinery, chemicals, food processing, woodworking, and tourism. The industrialization of Ukraine started in 1930s when it was a part of the Soviet Union. Having inherited a huge industrial potential from the USSR, Ukraine, as an independent country, had lost a part of its industrial capacity due to ongoing inner political and economic crises. The dependence on Russian energy supplies is also a problem as there are non-economic, social factors, including an under-developed institutional and social infrastructure and corruption, which have been further delaying Ukraine's transition to a fully developed industrial/service economy [1].

Ukraine's reforms in its transition from a state-led system toward a market economy did result in some early successes. However, the system is still struggling in many ways, especially when it comes to corruption and the business environment.

The standard early measurements of the progress during a country's transition are the indicators of the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). The EBRD rates countries' progress on a scale from 1 to 4+, with 1 being the lowest and 4+ the highest score assigned. At 1, no progress has been made since socialist times. At 4+, the country has reached developed market-economy standards. Countries are rated in various areas, such as privatization, competition, and infrastructure reform. Thus countries with little private ownership are given a score of 1, while those countries with overwhelmingly large private sectors receive a score of 4+. While the relative sizes of public

and private sectors are usually relatively easy to measure, some other dimensions of transition from central planning to markets are not. This, for instance, is the case with infrastructure reform. Here different sets of data must be combined with expert evaluation by EBRD economists. In spite of such uncertainties, the EBRD transition indicators are widely used. They are available for all Eurasian transition countries for many years [2].

The indicators show little change in Ukraine in the early 1990s. In 1993, just four of the thirteen indicators had advanced from level 1 («no change»), and the highest score was only 2. In contrast, just three years later only four indicators, all in infrastructure reform, remained at 1. The best performing area, price liberalization, had progressed to 4-, just two grades down from the highest possible score of 4+. There was improvement, then, on these measures at least.

Overall, by 2005 Ukraine had not gotten the highest score on any of the EBRD indicators, but it was just one grade away in small-scale privatization and price liberalization. Liberalization in a wide sense was always much easier than restructuring existing enterprises, where Ukraine lagged badly at grade 2.

The situation measured by the indicators was also bad in other relatively complicated reform dimensions, like infrastructure, non-banking financial institutions, and banking reform. The score for competition policy was low as well at 2+, but there the best score among all assessed countries remained at just 3 [3].

In 2010, Ukraine's trade and foreign exchange system had joined the top performers, but still the country did not reach the highest score in any aggregate dimension. The laggards remained those already mentioned — notably the financial sector and competition policy — along with enterprise restructuring, competition policy, and infrastructure reform all at just 2+. These are the kinds of technically demanding reforms that also require a high degree of political will and consensus in the face of invested rent-seeking interests, both characteristics that Ukraine has lacked.

The EBRD transition indicators have not only been available across the transition countries since 1989, they are also simple and have therefore been indispensable for researchers and public discussion alike. But they are based on subjective assessments and tend to reject the traditional transition thinking as a fundamental matter of state

withdrawal from the economy. The more control a state gives up, the more progress is being made, according to these assessments [4].

Also talking about Ukraine, we can mention, that the level of economic development is rather low. By 2010 Ukraine remained in a severe economic crisis — the Ukrainian hryvna had depreciated almost 50 percent against the U. S. dollar since 2008, with GDP contracting 14 % in 2009. In 2010, GDP grew by 2-3 % only; unemployment and inflation rates remained high. While Ukraine's economy in the first quarter of 2013 decreased by 1,1 %, the decrease in construction sector reached 14,8 %, production of industry sector decreased to over 5 %. 5,7 % growth at agriculture and forestry, 3,1 % growth at trade sector unfortunately couldn't stop the decrease in the economy. In the direction of current information and reviews, the government expects growth between 1-1,5 % in 2013. According to IMF, this year Ukraine will not be able to achieve growth. The most pessimistic forecast for the country's growth belongs to the European Bank of Reconstruction and Development, which Ukraine's Office is headed by a Turkish Banker Mr. Sevki Acuner. According to this organization, this year there will be a decrease of 0,5 in the economy of Ukraine. These economic conditions continue to create the conditions favorable for the criminal element. The root causes of the Ukrainian economic crisis remain largely unaddressed.

So as we see nowadays Ukraine has a dream to become a country with developed economy, but nowadays we can't say about stability of Ukrainian economy. Now it's not on a good level, but we hope in the future it will grow up and Ukrainian nation will be proud of their living here.

References

1. Haram, T. The Economy / T. Haram. — Philadelphia: Chelsea House Publishers, 2002. — 356 p.
2. Aaron, H. J. Economics [Electronic resource] / H. J. Aaron // World Book Online Reference Center, 2004. — World Book, Inc. — Access mode: <http://www.worldbookonline.com/wb/Article?id=ar173340>
3. Åslund A. How Ukraine Became a Market Economy and Democracy? / A. Åslund. — Washington D. C.: Peterson Institute for International Economics, 2008. — 248 p.
4. Blue Ribbon Analytical and Advisory Centre, Ukraine: Trade and Human Development. Aid for Trade Needs Assessment. — Kyiv: UNDP, 2011. — 128 p.

*Lutsenko A. O.,
2nd course, Social Law Faculty,
National University «Odessa Academy of law»*

SHADOW ECONOMY IN UKRAINE AND THE WAYS OF OVERCOMING IT

Today in the context of the requirements and challenges of the XXI century most acute and complex problems of the new Ukrainian government is to pull solving the economy out of the shadow and to beat the criminalization of social life.

These problems directly depends on the formation of civil society and the rule of law, a socially oriented national economy and a sustainable economic development according to modern European social standards of living of the population [1].

Shadow economy is an economic activity that is not reflected in the accounting and reporting of business; it is not included and is not controlled by public authorities and is aimed at obtaining uncontrollable income by means of violating the law, from which the state does not receive tax revenues.

The growth of shadow economy leads to structural deformations and instability of socio-economic development, hinders the process of nation-building, democratization and European integration of Ukraine. The growth of shadow economy also has negative consequences, leading to a reduction in governmental revenues, what creates a serious shortfall in the state budget. Currently, the deficit of state budget is one of the urgent problems of economic development of Ukraine.

Any activity in «shadow economy» is a crime. Since the size of shadow economy in different countries is different, then the definition of the «shadow» depends on the functioning of economic systems. Expert assessment of this indicator in Ukraine, depending on the method, ranged from 20 % to 60 %. According to the State Statistics Committee of Ukraine it is estimated to 20 %, according to reports of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine — 50 % of GDP [2].

Therefore, methodological and methodical approaches to the evaluation of shadow economy and proposals for its significant reduction become especially important [3]. Shadow economy has various expressions, which can be divided into two groups. The first group

includes those economic activities that are directly related or are the acts qualified as crimes under the laws of Ukraine. This group includes activities related to drugs, weapon traffic, as well as crimes containing elements of corruption. The second group includes activities that can be called conditionally legitimate, since by their nature these activities are outside of the legal field. This activity is «shady businesses». One of the main reasons why entrepreneurs are forced to «hide in shadows» is intolerance of tax burden and efforts to overcome various administrative barriers arising in business.

The real limiting of the spread of shadow economy can occur only if the harmonization of social relations based on the elimination of contradictions happens. The main reduction of shadow economy lies in the process of sustainable economic growth. The strategy of overcoming the negative consequences of shadow economy must be comprehensive; it has to combine political, economic, legal, and organizational reinforcing activities.

Of paramount importance are enabling the environment for legal economic activity and the formation of «economic confidence» based on maximization of interests of all businesses and segments of the population [4].

According to the Law of Ukraine «On National Security of Ukraine» shadow economy is supposed to be overcome by means of tax reform, improvement of financial and credit sector and blocking the outflow of capital abroad [5]. The next step in overcoming shadow economy is a serious reform of law enforcement, judicial and administrative-territorial structure, and fundamental reform of local government, which will lead to a significant improvement of the current legislation.

Another important condition for overcoming the informal sector is the establishment of the conditions for entrepreneurship (especially small and average enterprises), the removal of restrictions on it.

It is also necessary to soften and differentiate the sanctions and penalties for relatively harmless offenses. It is necessary to establish the legal, organizational and personnel work to raise the level of professionalism, civility of public administration and strengthen its liability for negligence, and abnormal expression related to all forms of business ownership, which is a legal framework of relations of civil servants and entrepreneurs.

References

1. Predborsky V. A. Shadow Economy in the context of transformation processes / V. A. Predborsky. — K.: Condor, 2005. — 614 p.
2. Official web-site of the Ministry of economic development and trade of Ukraine [Electronic resource] // Mode of access: www.me.kmu.gov.ua.dostup.
3. Holovotyuk O. I. The shadow economy in Ukraine, and evaluation of its scale/ O. Holovotyuk // Bulletin of Bogdan Khmelnytsky Cherkasy National University. — 2008. — P. 63-65.
4. Balanda A. P. Shadow economic activities in the context of the protection of national interests of Ukraine // Formation of market relations in Ukraine. — 2008. — № 7/8. — P. 12-16.
5. The Law of Ukraine On National Security of Ukraine // Government Courier. — 2003. — № 139. — P. 5-10.

Begmatova F. M.,
*2 course, Faculty of International Legal Relations,
National university «Odessa Academy of Law»*

UKRAINIAN BANKING SYSTEM VULNERABILITIES

Ukrainian banking system had suffered from the recent financial crises and even though it had seen some forms of success, there are still pressing issues such as the devaluing of the national currency and diminishing capital entering the country.

One of the major issues the country is facing is the repayments of the due debts that are estimated to total over 60 billion dollars solely for the next year. If the currency devalues too much Ukraine would have to resort to accepting a loan from the IMF.

The positive moment is that the country's amount of foreign currency debt has gone down. Nevertheless, the loans are still subject to fluctuations of hryvnia —vulnerabilities are still present. If hryvnia becomes weaker the currency cost of maintaining or servicing foreign currency would rise. That could increase loan default rates.

There has been five-fold increase in non-performing loans. Experts say it could even be as much as ten-fold. Ukraine's external imbalances are becoming increasingly unsustainable. Reserves could fall to \$11-\$12 billion by the end of 2014. The reserve depletion shows Ukraine is «increasingly running out of ammunition to maintain even a sub-optimal status quo[1]», as it said in a recent IMF note.

The International Monetary Fund offered the minimum which is to be the same as three month of imports. It is the level of the current

foreign currency reserves. The government will be supposed to payback around \$5 billion of external debt over the next year. It is near 2,8 percent of GDP.

Negotiations with IMF have not been advancing. The last \$15 billion loan program did not succeed because Ukraine would not increase heating and gas prices.

Ukrainian Prime Minister Mykola Azarov indicated that Ukraine cannot increase its gas rates [2]. Once the government reforms its agenda — what the IMF is requiring — it can then be eligible to secure a new IMF program.

Global borrowing is too expensive, namely because the yield on Ukrainian ten-year Eurobonds has recently risen to about four percent. Nowadays, the International Monetary Fund plans to review the country's finances. The representatives from the IMF mission will spend twelve days checking central bank and senior government officials. The mission has the aim to discuss the macroeconomic situation and review future development plans.

Ukraine has to get rid of debts by the end of 2014. Remembering that it is in the budget deficit conditions, finance crisis is still «on the radar». Currency devaluations heading for a 10 percent fall versus the US dollar by the end of 2014 [3].

The official statistic by the State Service asserts that Ukraine's GDP declined by 1.1 percent and 1.3 percent in the first and second quarters of this year. A bountiful agricultural harvest and a low statistical base caused an increase in the real GDP growth during the second half of the year. However, due to the decrease of the first half of the year, in 2013 the rate is approximately zero percent. Ukraine's state statistics committee will report third-quarter GDP on the 31st of October.

On the 20th of September 2013 Moody's Investors Service has downgraded Ukraine's government bond rating to Caa1 from B3 and placed the rating on review for downgrade. It went down seven steps into junk status: citing souring relations with Russia, which accounts for a quarter of Ukraine's exports. Ukraine, a country of 46 million people, now joins the Triple-C club alongside Cuba, Ecuador, Egypt and Pakistan. Five days later, Moody's downgraded the ratings of 11 Ukrainian banks.

The results of the rating agencies inspection indicated that bad debt in Ukrainian banks will probably reach 35 percent of the overall

loan amount at the end of 2013, putting downward the pressure on the overall loan capital adequacy ratio of the banking system.

The relationships with Russia might also have a negative effect on three major economic realities as capitalization, asset quality and liquidity of Ukrainian banks.

Provided the banking system does not collapse, there will unlikely be an increase in credit growth higher than its present levels. Ukraine's economy is still risky.

There are a lot of different elements to the economic problem and each of them needs a special sort of solution. Thus, there are a major ways that could encompass most problems.

Concerning the EU, the experience shows that a country itself is powerless to enact such radical reforms without external stimulus. At the same time, convergence with Customs Union would not be effective: member countries are suffering from the same economic problems as the Ukraine — a slowdown as a result of lower commodity prices and the institutional inability to enter the new growth model. Interest rates on foreign currency loans in the external debt market will be so high that the debt burden will continue to grow rapidly, with which Ukraine will not be able to deal on its own. The IMF program will help to avoid the currency and debt crisis giving investors a signal that Ukraine is able to take steps that will help to narrow the budget deficit and the balance of trade and to establish macroeconomic stability in the country. And in the more medium-term, cooperation with the EU in the framework of the Association Agreement will help to diversify the economy and boost the growth in non-oil sectors of the economy. Ukraine needs both short and long-term solutions to the problems.

References

1. IMF official web-site: Ukrainian news [electronic source] // Access mode: <http://www.imf.org/external/news/default.aspx?gType=News&DType=Select+Type&selCountry=Ukraine&selMonth=Month&selDay=Day&selYear=Year&selMonth1=Month&selDay1=Day&selYear1=Year>

2. Azarov M. Ukraine will not raise gas price for population [electronic source] // Access mode: <http://www.kyivpost.com/content/ukraine/azarov-ukraine-will-not-raise-gas-price-for-population-322423.html>

3. Azarov M. The financial situation in the U. S. has a big impact upon the global economy [electronic source] // Access mode: http://www.azarov.ua/en/media_review/NAzarov-Finansovaya-situatsiya-v-SShA-okazivaet-bolshoe-vliyanie-na-ekonomiku-vsego-mira.html

LABOUR MARKET IN UKRAINE: PROBLEMS AND PROSPECTS

Today, it is difficult to imagine the functioning of other types of market without labour market, because labour, alike as capital and land, is a basic economic resource. Therefore the problem of functioning of this market is a really complex phenomenon for the economy.

Labour market is one of the most problematic markets, because it permanently balances on the conflict between economic, political and social interests. One of the peculiarities of the labour market is that its basic problem — unemployment — will always exist independently from the supply and cost of labour. There always will be people, who for different reasons, for example voluntary, are unemployed, it means that there always exists a natural unemployment rate [1].

In 2008 such a phenomenon as economic crisis in countries of Europe was faced. This phenomenon of course appeared in Ukraine. During the economic crisis, the slump of public production and revisions of financial politics the supply of labour are running downhill. Since enterprises are closed because of their failure, a monopolization of market happens, which means that large-scale concerns, understanding the desperate situation of the population, set the lowest reward for labour, the conditions of work become worse and all this creates demotivating character for the development of labour potential. A decrease in production on the one hand, and low efficiency of organization of production and labour on another, increase the scale of «incomplete use» of workers. The decrease of general standard of life of the population results in overemployment among studying youth, who have to work in spare from studies time. The amount of supply increases due to graduating students, that's why, the absence of the mechanism, that regulates employment of graduating students, results in serious problems. The youth lose the value of professionalism and this causes anxiety. We see a clear tendency of degradation to lumpens among the youth, that in short-term prospective will affect the social structure of the society. The absence of proper attention to the vocational orientation brings about a daunting problem of misbalance

of demand and supply of labour force in Ukraine. Scales and level of professional preparation of workers of mass professions mismatch the perspective requirements. Redistribution of employed in the industries, both necessary and progressive, not only exceeds present possibilities of national economy but also quite often is realized irrationally (too many security structures and deficit of teachers and medical workers).

The situation took a turn for the best in 2012. There was no some special dynamic of development of labour market, but the situation stopped to become worse. Nevertheless, the enterprises and producers became more active and interested in skilled labour, non-material motivation of potential workers and their public image. The employers chose the tactics of stability, i.e. they treated qualified specialists more diligently. Fortunately, last year the number of employment layoffs decreased to 10-15 %, today there is also a tendency of wage-push [2].

We cannot say that nowadays there is no threat of worsening of situation at the labour market. Scientists speculate about the second wave of economic crisis and such risks as devaluation of the national currency, external economic risks and shortage of financing of enterprises and this don't imply the improvement for labour market. But generally it seems that the situation will be at least at the same level as in 2012. We still have problems with the level of unemployment. According to the information from the Center of Employment, there are more than 465.3 thousand of jobless and half of them are women [3]. Young people with small experience or without it represent about 40 % from average sum of people who want to become employed. At least every second unemployed is the rural inhabitant.

Now it is necessary to speak about the most demanded professions, because many people are faced with such questions as to what job it is better to choose, where are the best salaries etc. According to the statistics of Center of Employment there is a following list of such professions:

1. Director of procurement
2. Software developer and programmer
3. Technical assistants
4. Marketing manager
5. Sales and regional representatives
6. Accounting executive

Concerning the most highly paid job, from the already mentioned statistics of the Center of Employment it appears that at the first places

are programmers and top-managers. Averagely they earn about 25-50 thousand UAH per month, depending on their qualification and experience.

Drawing a conclusion from all the above mentioned, we understand that the tendency for improvement of the labour market really exists, but there is also a great amount of problems, which have to be solved. Our state needs to soberly look at these problems and, foremost, to propose the best politics to follow the interests both employers and employees, because still labour market in fact belongs to employer. Ukraine needs to increase the amount of enterprises, and, consequently, the amount of available workplaces. It is necessary to note, that it is useful to start from creating or reconstructing the plants, factories and other industrial objects, because many people are specialized in engineering and machinery construction but they cannot be involved nowhere, because of the absence workplaces. Further, it is necessary to revise the conditions of work where the employees will be, add some social privileges and insurance, moreover, it is necessary for the enterprises to balance the salary rate: not bordering with a living wage, but also not bringing losses to the producer.

References

1. Mischenko V. C. Economic theory / V. C. Mischenko. — K., 1994. — 423 p.
2. What will be with labour market in 2013 [Electronic resource] // Access mode: <http://delo.ua/education/chto-ozhidaet-rynok-truda-v-2013-godu-192988/>.
3. Labour-market in Ukraine in 2013: forecast of specialists [Electronic resource] // Access mode: <http://comments.ua/money/395226-rynok-truda-ukraine-2013-godu.html>.

Bondar V. S.,
2 course, Social Law Faculty,
National University «Odessa Academy of Law»

UKRAINE IN THE INTERNATIONAL MARKET OF INTELLECTUAL RESOURCES

Economy, based on concrete and iron, under the influence of changes in the conditions of market relations on the international scene is gradually replaced by the economy, based on ideas and knowledge, in which intellectual property is one of the main values. In the economy, a new type of national wealth is ensured through the creation of knowledge

and their transformation into values. The statistics confirms positive relationship between economic growth, scientific and research work, and intellectual property. Impact of intellectual property shows that the proportion of high-tech industries associated with an intensive use of the achievements of scientific and technical revolution in the gross national product of developed countries is increasing. So there is no wonder that the international market of intellectual labour has appeared.

Unfortunately, we cannot say, that Ukraine is a full-right participant of this market. To ensure the equal participation of Ukraine in the international market of intellectual labour it is necessary to solve a number of problems. They are associated with the development of high-tech sector, which should be provided with sufficiently intelligent human capital and participation in international scientific and technological cooperation.

The issue of forming intellectual capital of the nation requires further development, the accumulation of intellectual human resources, promoting the circulation of intelligence personnel and their combined use for the participation of Ukraine in the international market of intellectual work. It implements an innovative model of economic development of Ukraine.

Integration into the international market of intellectual work is possible only through the establishment of competitive human capital. Intellectual capital outflow from Ukraine due to temporary migration and emigration of highly skilled professionals and academics may continue to move in the form of refunds or circulation. It is necessary to develop a set of measures of effective involvement of both Ukrainian specialists travelling abroad and foreign experts, using available mechanisms of transnational transfer of knowledge and technology transfer.

Immigrant societies play a significant role in international collaboration of scientists and experts. They act as intermediaries in contracting and as a mechanism for strengthening bilateral trust. Due to the lack of Ukrainian deliberative policy of intellectual migration, scholars and professionals who have left, are lost to the country.

Communication between educational institutions, scientific and research institutes and their employees who travel abroad for various periods in order to work or to get education is a very important element for the accumulation of the total amount of knowledge of the new representatives of intellectual work.

To my mind, the accumulation of human intellectual resources of Ukraine should be carried out from different sources and should consist of internal and external resources.

Internal resources are intellectual human capital and intellectual potential of the country. Intellectual capital includes scientific and creative workers in education, science and production. Intellectual potential of the country — are students, expanding their knowledge for future practical use.

External resources are Ukrainian citizens who have gone abroad for various periods, and representatives of the Ukrainian diaspora, that came from the Ukraine who live in other countries. They are Ukrainian citizens staying abroad attending schools, universities or colleges; businessmen, people, who work in higher educational and research institutions (teachers, scientists, researchers, employees under the contract) [1].

There is another big problem, which makes Ukrainian positions in the international market of intellectual labour weaker and weaker. There is no straight and strong system or mechanism of protection of intellectual property. It is better for our specialists to go abroad to live, work and study there, because they will not only receive higher payment for the same amount of intellectual work. They would also have a chance to be aware that no one could own the results of their work.

A further interesting question concerning Ukrainian market of intellectual labour is that there are some problems with investments into national economy. It goes without saying that even if we have some ideas, if we built a strong national market of intellectual labour, we need a great amount of investments to bring these ideas to life and to make our market of intellectual labour productive. Sometimes we feel lack of our own national investment, so we have to find ways to attract foreign investors. Sometimes it becomes a difficult problem to solve it. But it is quite possible. By the results of W. Lesser's (from The Cornell University) studies intellectual property plays an active role in economic activity of developing countries. He finds a positive relationship between the role of intellectual property and direct foreign investment. Intellectual property has become one of the common tools of business regulation, especially in Europe and the U. S. [2].

As international experience shows, intellectual property can greatly increase the company's market value. And this may attract some

foreign investors. But there is something like a «closed circle». We need foreign investors to build a strong national market of intellectual resources in order to use this «national basis» for becoming a member of the international market of intellectual resources. And we need the national system of intellectual resources to attract foreign investors.

In the conclusion it is necessary to say, that nowadays Ukraine has its market of intellectual resources, but it is far from ideal. It is complicated to establish the intellectual market with ideal characteristics, which will be a considerable part of the international one. But using the mechanisms described above and some other it is quite possible to create Ukrainian market of intellectual resources, which in several years after its establishment will be competitive in the international one.

References

1. Садовська Г. Ф. Проблеми та перспективи участі України в міжнародному ринку інтелектуальної праці / Садовська Г. Ф.// Економіка, фінанси, право. — 2012. — № 10. — С. 11-13.
2. Lesser, W. The Effects of Intellectual Property Rights on Foreign Direct Investments and Imports into Developing Countries in the Post-TRIPs Era / W. Lesser. — Ithaca, NY, 2002. — 118 p.

Ivanova I.,

*2nd course, Faculty of International Legal Relations,
National University «Odessa Academy of Law»*

INVESTMENTS IN HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT

One of the most essential events of the XX century was scientific-technical revolution. Since then the world has been changing quite fast. Of course, it influenced economics as well. Companies have started worrying about their human capital development, because human capital has become a factor of production of paramount importance.

In Ukraine human capital development is one of the most actual problems. Every year lots of scientists are leaving Ukraine to work abroad. They want to get higher wages and better living conditions. Some scientists estimated our country loses 200 or even 300 million dollars of GDP annually because of human capital loss.

Earlier human capital was considered to be just physically working power. Thanks to technical development this term became much wider. Human was replaced in the center of economical processes. These

factors stimulated accelerating of branches' development, from one side, and researching of effective investments, from other one.

Human capital formed as a result of investments, set of knowledge, skills and motivations, which reflects a complex of physical, intellectual and psychological qualities of the individual [1].

Human capital has its own peculiarities:

- Income of investments in human capital depends on life-span;
- Human capital can be run-out physically and morally;
- Human capital can be accumulated and increased;
- In case of accumulating of human capital its revenue is limited in increasing and then goes down;
 - In the process of education not just the student's characteristics and qualities are improved, but those of the teacher too;
 - Investments in human capital are just those that are socially expedient and economically necessary;
 - Character and types of investments are influenced by historical, national, cultural peculiarities and traditions;
 - Comparing to other investments these are the most gainful as from the point of view of individual, so from the point of view of the society.

Thus human capital is a complex of characteristics of different qualities. McConnell and Brue divided human capital into three groups:

- Expenses on education, including general and special, formal and informal, education at the workplace;
- Expenses on health service, containing prophylaxis of illnesses, medical service, diet food, improvement of living conditions
- Expenses on mobility, thanks to this the workers migrate from places with lower capacities to more developed places [2].

According to some scientists, investments just create basis for human capital production in the system of education, health service, upgrading their qualification, economical motivations, geographical mobility etc. But it must be not just investments, but also real, conscious and tended activity of the investor. The main role in creating human capital is played by the expenses on labour in self-development and self-improvement. These expenses are always included into general expenses on the whole process of production.

Human capital also has its own advantages and disadvantages. The benefits are:

- Human capital development is basic factor of economical increase;

- Income from investments guarantee high profit in the future;
- Income from investments has long-lasting economic and social effect for the society.

The drawbacks are:

- Essential expenses for the individual and society in general;
- Limited investments in human capital for people from poor families;

- Imperfection of the institutes of the society.

Investments into human capital give the following possibilities:

- Continuity of education allows permanent investments into human capital development;
- Much wider access to interesting and perspective jobs;
- High prestige of profession or satisfaction from this activity in the future.

But also the following risks are to be faced:

- It runs out physically and morally due to time lasting;
- High level of opportunistic behavior expenses.

Based on the statements above, we can conclude that human capital in modern society plays a key role. In most of developed countries all of state programs tend to support scientific researches and technical development.

In 2013 Worldwide Economic Forum made the list of countries according to their level of human capital. The first ten places are occupied by Switzerland, Finland, Singapore, the Netherlands, Sweden, Germany, Norway, Great Britain, Denmark and Canada. All these countries have quite high level of educational and scientific programs and much better living conditions and level of social provision.

As for Ukraine, it won the 63th place of 122, although we possess all conditions to improve this rate. State and private investments can increase the level of human capital in the nearest 10 or even 5 years. So we have to unite economical resources and legislative normative acts to create real worth basis for human capital development.

References

1. Бондаренко Г. И. Человеческий капитал: основные факторы его воспроизводства и развития / И. Г. Бондаренко. — Ростов-на-Дону: Терра, 2005. — С. 12-13.
2. Макконнелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Т. 2. / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. — М.: Республика, 1992. — С. 171.

Solenko N.,
*2nd course, Social Law Faculty,
National University «Odessa Academy of Law»*

IMPLEMENTATION OF MEDICAL INSURANCE IN UKRAINE

In the process of the transition of Ukraine to the market economy there is an issue that requires changes — it is the functioning of health care system. Health care activity has a considerable social meaning, especially in regulating such social labour risks as temporal loss of capacity, accidents and professional diseases at the factories. Indeed, the preservation and recreation of working population health is one of the main driving forces for effective work for separate enterprises and the economy of the country as a whole.

Modern state of Ukrainian health care system does not completely allow to provide the right of the citizens on medical care at the level stipulated by the international standards and the legislation of Ukraine.

The current system of financing health care needs to be changed according to the principles of financing the cost of specific medical services provided to individual citizens [1].

Compared to the developed countries, the situation in Ukrainian health care system is much worse. Thousands of patients are not able to get free health care, which is guaranteed by the Constitution of Ukraine. There is a widespread practice of paying for medicines, supplies, diagnostic and even hospitalization by the citizens.

At the same time, extremely low salary of medical workers sometimes does not cover the people's living standard. Such situation has changed the mental and ethical attitude of medical workers toward the patients, and made them search for other sources of profit or require additional charges for their work from the patients.

Reformation of health care system and introduction of compulsory state health insurance in Ukraine has been declared by the authorities. The Verkhovna Rada of Ukraine has adopted several relevant laws; however none of them is considered and has no practical support. Up to now it is not decided for today, which model of medical insurance to choose [2].

On this stage, when the system of state medical insurance in Ukraine is only conceived, it is necessary to choose the best model for

our country and use positive experience of the foreign states where the system of medical insurance has been functioning for years.

According to the Ukrainian insurance legislation, medical insurance differs from life-insurance, as it does not envisage the risk of death or living so long to certain age or to the contract termination date that converts it into the risk type of insurance. The basic tasks of medical insurance are:

- 1) an intermediary activity in organization and financing of the insurance programs through granting medical care to the population;

- 2) medical, social establishments and private doctors fees for the executed work under the agreement through insurance funds, which are formed with the money payments of enterprises, establishments, organizations, citizens.

- 3) control over the volume and quality of implementation of the insurance medical programs by medical, preventive, social establishments and separate private doctors [3];

There are two basic types of insurance: voluntary and obligatory. Talking about social security in case of temporary loss of capacity, it relates to the obligatory type of insurance and it is provided by the organs of social security for working citizens. Medical insurance (continuous health insurance) is one of the types of voluntary insurance.

Voluntary medical insurance is an addition to obligatory medical insurance. Voluntary medical insurance provides the policyholder (insured) with the guarantees of full or partial compensation of the additional charges by the insurer, related to the address of the medical establishment after the service that is provided according to the program of voluntarily medical insurance.

Voluntary health insurance differs depending on the list of health care services (in case of hospitalization or call a doctor), who has to get an insurance (services for children or adults), the list of health facilities offered by the insurance organization to implement the program of voluntary health insurance and the cost of services. Voluntary health insurance involves the use of the insurance in which the insurer's liability arises from the fact of the disease or treatment.

Gorshenin Institute has conducted a phone survey «Health insurance system in Ukraine» on June 26th through June 28th, 2010. About one third of Ukrainians (36.3 %) think that implementation of health insurance system in Ukraine will bring down the level of corruption in Ukrainian medical care. Almost the same number of

Ukrainians (31.4 %) think that corruption will remain the same and according to every tenth Ukrainian (10.8 %), the implementation of health insurance system will only make corruption worse.

Half of Ukrainians (50.4 %) think that implementation of health insurance system will not change the level of doctors' expertise and professional skills. Along with that the same number of respondents (11.6 %) think that these levels will go down, 10.7 % claim they will go up.

Almost one half of the respondents (45.2%) support implementation of health insurance system in Ukraine. Among them 29.4 % said «rather yes, than no», 15.8 % gave a definite positive answer. About one third of the respondents (32.7 %) did not support implementation of health insurance system. Among them 20 % said «rather no, that yes», 12.7 % — gave a definite negative answer. Every fifth Ukrainian (22.1 %) could not answer that question.

In conclusion it is important to mention that implementation of medical insurance is a good step forward for Ukraine even though it may be difficult for national economy for the first few years to deal with it.

References

1. Koropetska T. O. Melnychuk I. I. Problems and results of health insurance in Ukraine [electronic resource] // Access mode: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/inek/2011_7/31.pdf
2. Oliynyk O. O. Background factors and implementation health insurance of employees / O. O. Oliynyk // Economy. Sustainable development — 2011. — № 11. — P. 8-10.
3. Sholota M. G. Health insurance in Ukraine: problems and prospects of its implementation / M. G. Sholota // Innovative Economy — 2010. — № 5. — P. 5-7.

Tsymbal M. M.,

*6th year student, Faculty of Maritime Law and Management,
Odessa National Maritime Academy*

PRINCIPLES OF GLOBAL MARITIME TRANSPORT INDUSTRY CRISIS MANAGEMENT

In the last years crisis management has become the inevitable part of our lives. The growing amount of uncontrolled natural disasters,

terrorists and pirates attacks, growing economic system etc. are a great threat to the world nowadays.

The most important part of crisis management is protection of critical infrastructure.

This term and its definition were given by prof. P. Dziula, K. Kołowrocki & J. Soszyńska-Budny. The critical infrastructure is defined as systems and their constituent interconnected elements — objects, devices, installations, services, essential for state's safety and its citizens, serving the efficient functioning of public administration, institutions and business [1, p. 169-170].

Crisis management can be separated into two stages. And these two stages can be divided into four phases.

The first one occurs when there is no crisis situation. On this stage there are two phases: prevention (analysis of the possibility of different crisis situations and meanwhile trying to lower or to avoid it) and preparation (creation of action plan in case if crisis occurs).

The second stage consists of plans and actions when crisis occurs and there is a need of lowering the damage in short terms. Here we have division into reaction phase (undertaking the previous plans and actions, intended to stop the crisis situation and reduce the damage) and recovery (reconstruction) phase — restoration from crisis situation, finding an opportunity for positive and sustainable change. Due to ICM crisis report from 2012 [2, p.3], within 1990 up to 2012 the leading categories of crisis have changed. In 1990 crisis mostly has been caused due to mismanagement (24,1 %), white collar crimes (20,4 %) and labour disputes (10,3 %). However, by 2012 the percentage of each category had reduced and nowadays the leading position is taken by white collar crimes (19,0 %), mismanagement (11,0 %) and workplace violence (10,0 %). The percentage of those categories had been reduced, but nevertheless white collar crime and mismanagement are still the leaders among the causes of crisis.

In 2011 the most crisis prone industries were: air transportation industry, petroleum and natural gas, banking, shipbuilding and repairing, software [2, p.3]. The most influencing crises in maritime sector were BP's Gulf Oil Disaster, Deep Water Horizon drilling rig disaster etc. These unpredictable situations caused a lot of damage both to the name of the company and to the safety of employees and environment. Regarding this there is a list of the most crisis prone businesses of 2011:

BP PLC, Transocean Ltd., Massey Energy Co. etc. [2, p.4], which were on the same list the previous years.

So we can see that it's not a good tendency shown by the abovementioned companies. Poor management has always been the main cause of each crisis, because it misses all of the main phases of crisis, it doesn't work hard and it gets great losses. And also these losses influence the economy as a whole.

As to the maritime transport there can be different forecasting of the development of the mentioned issues. It could vary from short-terms to long-terms forecasts. But nowadays, when the global crisis of 2008 gave a great opportunity of starting new small businesses (for instance, nowadays a huge quantity the freight forwarding companies are being opened), it's hard to say for sure whether this very action gives us a good result or not. Also, our economy and science keep moving forward, that's why the old-decision makers can't make a good and reasonable forecasting due to the lack of knowledge or having a non-maritime background. Many forecasts are prepared (frequently by bankers and economic advisers) without giving much attention to the physical cargo flows that are the generators of the demand for shipping services. And nowadays, when containerized cargoes are the most popular type of transportation, when container transportations by air are widely spread and make strong competition basis to the transportations of containerized cargoes by sea, to be up-to-date, having more information and knowledge is very important in order not to miss the details and not to count each possibility of loss and damage.

Nevertheless there is a possibility of extrapolation of fallacies and future traffic overestimation in container transportations, so there is a need in forecasting future container port volumes.

The impact of the global economic downturn, the crisis in the main shipping sectors and the changes in the pattern of world trade profoundly affect the maritime transport industry [3, p.18].

The unprecedented economic downturn is fundamentally challenging the direction of future trade relations and their corresponding physical flows. From this a paradigm of shift in globalization lessons can be drawn with respect to traffic and throughput forecasting.

References

1. Dziula P., Kołowrocki K., Soszyńska-Budny J. Maritime Transportation System Safety — Modeling and Identification / P. Dziula, K. Kołowrocki, J. Soszyńska-Budny // *Journal TransNav.* — vol.7. — № 2. — 2013. — P.169-170.

2. Annual ICM crisis report of Institute for Crisis Management [Electronic resource] // 2012. — 6 p. — Access mode: <http://crisisconsultant.com/download-the-annual-report/>

3. De Monie G., Rodrigues J.-P., Notteboom T. Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008 / Gustaaf De Monie, Jean-Paul Rodrigues, Theo Notteboom. — 2012. — 18 p.

Shaldyrvan A. A.,

*6th year student, Faculty of Maritime Law and Management,
Odessa National Maritime Academy*

FACTORS AND MECHANISM OF LOCALIZATION OF CONTAINER TECHNOLOGIES IN UKRAINE

Counting about 62 percent of the remaining 2,2 billion tons of dry cargoes, world container trade expressed in 20-foot equivalent units (TEU), grew in 2012 by 7,1 from 12,8 per cent in 2011. According to Clarkson Research Services, total container trade volumes amounted to 151 million TEU in 2012, equivalent to about 1,4 billion tons. These headline figures conceal some differences at regional and route levels that have significantly impacted the container trade market during the year [1, p.8].

Global growth in 2012 was limited by the slowdown recorded on the mainland East-West trade. Trade on the trans-Pacific route declined by 0,5 per cent while volumes on the Asia-Europe and trans-Atlantic routes expanded by 6,3 per cent and 5,7 per cent.

Growth was mainly generated by increased demand for imports in developing regions, with container trade volumes expanding strongly on the non-mainland East-West, North-South and intraregional lanes. Non-mainland East-West trade grew by 8,9 per cent, while North-South and intraregional trades expanded by 8,9 per cent and 9,2 per cent respectively. According to the data from Clarkson Research Services, in 2011, the three mainland trades totaled 47,3 million TEU, while the non-mainland trades reached 103,3 million TEU.

The current opinion remains that greater containerization could help generate additional cargo for container shipping. It is argued that unconventional commodities can be carried increasingly in containers. These include, for example, larger volumes of scrap steel and recycled paper from North America and Europe to Asia, and general cargo and

bulk commodities that can be transported in smaller containerized parties (for example, segments of food commodities and raw materials). Other commodities include more refrigerated cargoes, chemicals and even handysize loads of bulk commodities, such as iron ore, which is reported to have already been shipped in small packages from Africa to China. For these ideas to materialize, however, the prevailing price and cost barriers need to be removed and cost-effectiveness and vessel specifications need to be assessed.

The impetus for the successful implementation of general rate increase from Asia to Europe (which returned to their former positions) was caused by the grown turnover in January 2013. In addition, one more important role is attached to the fact that, according to the analysts' estimates of Drewry, for the period between October 2011 and February 2013 on the trans-Pacific services and Trade Asia — Europe a total of 150 vessel backtracks were reduced, representing 7 % of the carrying capacity.

According to recent data, the volume of container traffic from Asia to Europe rose by 2,5 % year on year, reaching the mark in January of 1,3 million is quite a positive trend, if we recall that in the last year compared to the year 2011 there have been falling by 4,8 %. The most positive trend of container shipping from Asia to Europe can be observed in trade with the countries of the eastern Mediterranean and the Black Sea, where volumes grew by 6,8 % — to 225,8 thousand TEU. On the lines serving northern Europe, the growth was much more modest — 2,3 %, but the actual amount is much more — 850,2 thousand TEU [2, p.24].

According to the International Shipping Center in Shanghai, the turnover of the ports of the world in 2013 could rise more than 5 %. The turnover growth of Asian ports is expected to reach 7 %, and European — less than 3 %, according to the same source, container transportations in 2013 it will grow faster than the previous year, due mainly to Latin America and Africa [3, p.89].

In accordance with more optimistic estimates of analysts of Baltic & International Maritime Council (BIMCO), growth may reach 6-8 %. Analysts at IHS Global Insight forecast growth in container traffic by only 3 % of the increase in the years to 6 %.

Most analysts demand for container transport in 2013 is estimated yet on the level of 3-5 %. Relying on these figures, however, as well as on the most optimistic forecast, and taking into account the huge

supply of new container ships, this year it is simply unrealistic to expect a restoration of the balance of supply and demand on container transportation.

The Black Sea container terminals of Romania, Ukraine, Russia, Georgia and Bulgaria in the first quarter of 2013 processed 623,103 TEU. This figure includes empty containers without transshipment. Considering the situation in each country separately, it should be noted that the highest growth was achieved Russia and Ukraine. At the same time, Georgia, last year's leader in terms of growth, increased its handling by only 3,5 % to 51,143 TEU.

Raising the amount of recycling containers this year, is primarily due to the increase in exports from Ukraine and Romania, as well as imports into Russia. The growth of import containers in Ukraine was not observed, while exports increased by increasing the supply of grain in containers. Ukraine's share in the processing of loaded containers is still the biggest — 32,24 %.

Within four months of 2013 the volume of containers handled in the ports of Ukraine amounted to 244152 TEU. Container throughput volumes exceeded the same period of the last year by 13,1 %. For the first time since the beginning of the year shipments of containers for export exceeded import shipments — 122255 TEU against 121893 TEU. The main export goods in containers are still metal, ferroalloys, industrial chemicals, timber, grain, food, sunflower oil, etc. [4, p.25].

Thus, with respect of all above-mentioned, Ukraine has a great potential of raising the GDP and currency income by transporting the export commodities in containers as well as achieving transport independence as a whole.

References

1. Review of Maritime Transport 2012 // Report by the UNCTAD secretariat. — New York, Geneva: UNCTAD, 2012. — 260 p.
2. Review of Maritime Transport 2011 // Report by the UNCTAD secretariat. — New York, Geneva: UNCTAD, 2011. — 258 p.
3. Black Sea Lines Report // Ports of Ukraine. — № 3 (93), 2013.
4. Black Sea Lines Report // Ports of Ukraine. — № 5 (95), 2013.

ЗМІСТ

ПРИВІТАЛЬНЕ СЛОВО	3
-------------------------	---

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

<i>Фурман Ю. С.,</i> ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ В УКРАЇНІ.....	5
<i>Мазуренко О. В.,</i> ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ В УКРАЇНІ	8
<i>Прокоф'єва О. В.,</i> СТАН ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ	10
<i>Єфремова А. С.,</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ.....	13
<i>Гольонко К. В.,</i> ХАРАКТЕРИСТИКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	15
<i>Давидюк Д. О.,</i> ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА ЯК ЧИННИК ДЕСТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ УКРАЇНИ.....	18
<i>Улізько І.С.,</i> НАСЛІДКИ ПІДПИСАННЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС. .	21
<i>Голотяк А. Р.,</i> ПЕРСПЕКТИВИ ВСТУПУ УКРАЇНИ ДО ЄВРОСОЮЗУ.....	23
<i>Кобрусєва В. О.,</i> ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄС.....	26
<i>Александрова С. М.,</i> СТАН БОРГОВОЇ ЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ ВІД МВФ.....	29
<i>Познахівська Л.Р.,</i> ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З МІЖНАРОДНИМ ВАЛЮТНИМ ФОНДОМ.....	32
<i>Дідоренко А. О.,</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ.....	35
<i>Якимчук І.О.,</i> РОЗВИТОК ФІНАНСОВОГО РИНКУ В УКРАЇНІ	38
<i>Стельмах М. С.,</i> РОЗВИТОК РИНКУ ЦІННИХ ПАПЕРІВ В УКРАЇНІ	41
<i>Пастушенко А. Г.,</i> ПРОБЛЕМИ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ .	43
<i>Кирилова Н. В.,</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ВАЛЮТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ	46
<i>Мароха Ю. В.,</i> ВЗАЄМОДІЯ РЕАЛЬНОГО І ФІНАНСОВОГО СЕКТОРІВ В УКРАЇНІ	49
<i>Макітра Ю. В.,</i> РОЗВИТОК ФОНДОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ.....	52

<i>Холод І.В.,</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПОЗАБІРЖОВОГО РИНКУ В УКРАЇНІ.....	54
<i>Кайгородов О. М.,</i> ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ БАНКРУТСТВА КОМЕРЦІЙНИХ БАНКІВ УКРАЇНИ.	57
<i>Левчук С. В.,</i> ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ БАНКІВ В УКРАЇНІ.....	60
<i>Мотричук І.В.,</i> ПРОБЛЕМИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ В СФЕРІ ФОРМУВАННЯ ЗОЛОТОВАЛЮТНИХ РЕЗЕРВІВ	63
<i>Драценко А. О.,</i> БАНКІВСЬКЕ КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ	65
<i>Кіндра М. В.,</i> РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЕКОНОМІКИ.....	68
<i>Косенко М. А.,</i> СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ.	70
<i>Крижанівська А. О.,</i> СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ПІДПИСАННЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ УКРАЇНА — ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ	73
<i>Лиходедова Т. В.,</i> КАДРОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ.....	75
<i>Долматова Г. О.,</i> МЕТОДИ Й ГОЛОВНІ ВАЖЕЛІ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ	77
<i>Берёза Д. А.,</i> ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА.....	80
<i>Мандрик В. В.,</i> СТРАХОВИЙ РИНОК В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ..	83
<i>Нестеренко А. А.,</i> СОЦІАЛЬНА ОРІЄНТАЦІЯ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ	86
<i>Поліщук В. О.,</i> ПРОБЛЕМИ АНТИМОНОПОЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ.....	89
<i>Тарасовська Ю. Ю.,</i> ПОРТРЕТ УКРАЇНИ В ОЦІНКАХ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ РЕЙТИНГІВ .	91
<i>Налбандян Г. А.,</i> ПРОБЛЕМЫ БЕЗРАБОТИЦЫ В УКРАИНЕ.....	94
<i>Галагудза О.І.,</i> РИНОК ПРАЦІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	96
<i>Куліков Д. Ю.,</i> ГЕНДЕРНИЙ АСПЕКТ РИНКУ ПРАЦІ УКРАЇНИ	99
<i>Биков І.О.,</i> МЕРЕЖЕВИЙ МАРКЕТИНГ ЯК ФОРМА ОРГАНІЗАЦІЇ РИНКУ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ В УКРАЇНІ	102

<i>Восьяло А. Ю.,</i> ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ МЕРЕЖЕВОГО МАРКЕТИНГУ В УКРАЇНІ.	104
<i>Бишляга А. М.,</i> ПРОГРАМА «ДОСТУПНЕ ЖИТЛО ДЛЯ МОЛОДИХ СІМЕЙ»: МЕТОДИ РЕАЛІЗАЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	107
<i>Гончарук А. С.,</i> БІДНІСТЬ ЯК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЯВИЩЕ В УКРАЇНІ	110
<i>Гаврилюк І. О.,</i> ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.	113
<i>Стадник П. О.,</i> СУЧАСНИЙ СТАН ТІНЬОВОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ.	115
<i>Наумчук О. Д.,</i> ОСОБЛИВОСТІ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ.	118
<i>Матвійчук Є. В.,</i> ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА В УКРАЇНІ: ШЛЯХИ ЇЇ ПОДОЛАННЯ	120
<i>Михайленко Б. С.</i> НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.	122
<i>Мазур А. П.,</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АТОМНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ УКРАЇНИ	125
<i>Гук І.-М. М.,</i> ВЕНЧУРНЕ ІНВЕСТИВАННЯ В УКРАЇНІ.	127
<i>Гриник О. А.,</i> СТАН ТА ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ В УКРАЇНІ ..	130
<i>Бондарчук Д. С.,</i> ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ.	133
<i>Бондаренко Ю. Г.,</i> ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В НАЦІОНАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ	136
<i>Акуленко Т. М.,</i> ПРОБЛЕМА ТІНЬОВИХ ДОХОДІВ В УКРАЇНІ.	139
<i>Звездилина А. Д.,</i> РАЗВИТИЕ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ.	141
<i>Воронецький О. Г.,</i> ФІСКАЛЬНА ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ У ПРОЦЕСІ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНОВЛЕННЯ РЕГІОНІВ.	144
<i>Стаднік А. В.,</i> ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ КОНКУРЕНЦІЇ І МОНОПОЛІЇ У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ.	147
<i>Шідловська І. С.,</i> ПРОБЛЕМА СТВОРЕННЯ ТА КОНТРОЛЮ ОФШОРНИХ ЗОН В УКРАЇНІ.	149
<i>Ременчук О. М.,</i> УДОСКОНАЛЕННЯ СФЕРИ ОПОДАТКУВАННЯ В УКРАЇНІ	152
<i>Пугінець А. І.,</i> ДЕРЕГУЛЯЦІЯ ЕКОНОМІКИ — АБСОЛЮТНИЙ ПРІОРИТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ.	155

<i>Осадчая А. А.,</i> РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА	157
<i>Неділько Т. Г.,</i> ЛЕГАЛІЗАЦІЯ ТІНЬОВОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ ЯК СПРИЯТЛИВЕ СЕРЕДОВИЩЕ ДЛЯ РОЗВИТКУ БІЗНЕСУ	160
<i>Мацкевич Н. А.,</i> ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	163
<i>Красюкова А. С.,</i> ПРИБЫЛЬ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ.	165
<i>Іванська Е. В.,</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ	168
<i>Наконечний А. Б.,</i> ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУТУ ВІДЧУЖЕННЯ ДЛЯ СУСПІЛЬНИХ ПОТРЕБ	170
<i>Гінцер С. В.,</i> РОЗВИТОК СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ В УКРАЇНІ	174
<i>Саркісян С. П.,</i> ПОСИЛЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ СУБ'ЄКТІВ ЗАДЛЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИНІВ В ГОСПОДАРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ	176
<i>Бугакова В. О.,</i> СУЧАСНИЙ СТАН УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ	178
<i>Шахворост А. О.,</i> «БЛАКИТНА» ЕКОНОМІКА ТА ОКЕАНИ	181
<i>Миронець К. П.,</i> КОНЦЕПЦІЯ «ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ» В СИСТЕМІ БЕЗПЕЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	183
<i>Кравчук Р. Ю.,</i> ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ...	187
<i>Причина Н. М.,</i> РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ В ДЕПРЕСИВНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ .	189
<i>Чепель О. І.,</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ В УМОВАХ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	192
<i>Пудлик Н. Ю.,</i> ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ	195
<i>Запорожченко Л. С.,</i> АНТИМОНОПОЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ НАФТОПРОДУКТІВ	198
<i>Данілова М. В.,</i> ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АГРАРНИХ ПІДРИЄМСТВ. ...	200
<i>Паскарь К. М.,</i> ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИБОВІДТВОРЮВАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ В УКРАЇНІ	203

<i>Селезньова О. С.,</i> ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ІННОВАЦІЙ В УПРАВЛІННІ ГОТЕЛЬНИМ БІЗНЕСОМ	206
---	-----

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

<i>Хаймінова Ю. В.,</i> ЧИННИКИ ПІСЛЯКРИЗОВОГО ВІДНОВЛЕННЯ ФРАХТОВОГО РИНКУ	209
<i>Котлубай В. О.,</i> РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ	211
<i>Романенко К. М.,</i> СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ: ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ.	214
<i>Мельник Н. О.,</i> АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	217
<i>Белоус Е. В.,</i> ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕС-СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	220
<i>Широков М. А.,</i> РОЗВИТОК СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ .	222
<i>Наконечний Ю. В.,</i> ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ МОТИВАЦІЙНОГО ПОЛЯ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ.	225
<i>Пустовіт О. Г.,</i> ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ЕТАПУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА.	227
<i>Емельянова Е. С.,</i> ПРОБЛЕМЫ КРЕДИТОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ	230
<i>Постоленко Ю. П.,</i> ФІНАНСОВІ ВАЖЕЛІ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ СУБ'ЄКТІВ СФЕРИ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ	232
<i>Фрасинюк Т.І.,</i> АДМІНІСТРАТИВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.	235
<i>Маляр С. Б.,</i> ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МОРСЬКОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ ПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	238
<i>Леонтьєва І.О.,</i> ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ВОДНОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В ПЕРІОД ЕКОНОМІЧНОГО СПАДУ	240
<i>Яворская А. Ф.,</i> ЗАДАЧИ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ.	243

<i>Кошелева О. С.,</i> ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА	245
<i>Ковылина М. А.,</i> ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ	247
<i>Задерей А. Е.,</i> КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ.	250
<i>Горенська О. А.,</i> РОЛЬ ПРЯМИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ	253
<i>Усенко Е. А.,</i> КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ	256
<i>Стоянова Ю. Ю.,</i> ВЛИЯНИЕ МLC-2006 НА ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ	259
<i>Хохолькова А. Д.,</i> ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ОФОРМЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ КОМПАНИЕЙ	261
<i>Логвинова Н. В.,</i> ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.	264
<i>Долгова А. С.,</i> МОРСКАЯ ПОЛИТИКА УКРАИНЫ	267
<i>Кучерук А. М.,</i> ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ .	269
<i>Паладій М. М.,</i> ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ЦИКЛИЧНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ	272
<i>Капчинская О. А.,</i> ХАРАКТЕРИСТИКА МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	276
<i>Байшьева О.І.,</i> СУЧАСНИЙ СТАН ПОРТІВ УКРАЇНИ.	278
<i>Старник Н. Ю.,</i> РОЗВИТОК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ.	280
<i>Згардан О. С.,</i> ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛИХ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ	282
<i>Наконечний Т. Б.,</i> ЗАХОДИ З РОЗВИТКУ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	285
<i>Негода К. В.,</i> ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ УКРАЇНИ	288
<i>Баурда М. С.,</i> УЧАСТЬ МОРСЬКОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ.	290

<i>Ільїних Ю. М.,</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РИНКА КРУІЗНИХ УСЛУГ В УКРАЇНІ.	292
<i>Цихиселі Л. Р.,</i> ПРЕДПОСЫЛКИ РОЗВИТКУ КРУІЗНОГО СУДОХОДСТВА В УКРАЇНІ.	295
<i>Дидик Ю. С.,</i> ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ НА ПРИМЕРЕ КРЮИНГОВОЙ КОМПАНИИ.	298
<i>Главацкая В. В.,</i> ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЮИНГОВОЙ КОМПАНИИ.	300
<i>Серпутько А. И.,</i> ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЮИНГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ.	302
<i>Юськевич Н. В.,</i> ПРОБЛЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ УКРАЇНИ.	304
<i>Подколзина А. О.,</i> НАПРАВЛЕНИЯ РОЗВИТКУ СУДОСТРОЕНИЯ В УКРАЇНІ.	307

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

<i>Бабійчук А. В.,</i> КОНЦЕСІЯ ЯК НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНА ФОРМА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ.	310
<i>Биков І.О.,</i> ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ КОМУНАЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ.	313
<i>Буга В. С.,</i> ПРО ПРОГРАМУ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРИДУНАЙСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО СУБРЕГІОНУ.	315
<i>Дирма О. О.,</i> ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.	318
<i>Драпайло Ю. З.,</i> ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ОБОВ'ЯЗКОВИХ ПОСТАНОВ ПО ПОРТУ.	320
<i>Зятіна Д. В.,</i> ОКРЕМІ РИЗИКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЕКТІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ.	323
<i>Квасніцька О. О.,</i> БУДІВНИЦТВО ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ.	327
<i>Линдюк С. С.,</i> КРУІЗНЕ СУДНОПЛАВСТВО В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ.	330
<i>Осіпук О. В.,</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ.	332

<i>Пенчева Г. М.,</i> ДО ПИТАННЯ ПРО ДОГОВІРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УТРИМАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	335
<i>Полубок Д. Ю.,</i> СЛОТ-ЧАРТЕР ЯК РІЗНОВИД ДОГОВОРУ ОРЕНДИ.	338
<i>Попелюк В. П.,</i> ДО ПИТАННЯ ПРО СИСТЕМУ ОРГАНІВ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ ЯК СКЛАДОВОЇ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ.....	340
<i>Пузирний О. О.,</i> СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СВІТЛІ ПІДПИСАННЯ ДОГОВОРУ АСОЦІАЦІЇ УКРАЇНИ ТА ЄС	344
<i>Рикова О. М.,</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ ВИМОГ В МЕХАІЗМІ ГОСПОДАРСЬКО- МАЙНОВИХ ВІДНОСИН	347
<i>Сіюшов Д. Ю.,</i> ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЕЄСТРАЦІЇ ПРИЧАЛІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ НЕРУХОМОСТІ	350
<i>Ткачук Б. П.,</i> СПОСОБИ НАБУТТЯ МАЙНОВИХ ПРАВ НА ОБ'ЄКТИ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗГІДНО ІЗ ЗАКОНОМ УКРАЇНИ «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ».	354
<i>Трясов Д. А.,</i> ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАСТОСУВАННЯ НОРМИ ПРАВА ПРИ СПЛАТІ ВИНАГОРОДИ ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ	357
<i>Хоронжак Я. Г.,</i> ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ. . .	360
<i>Шинкар М. Л.,</i> ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ	363

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

<i>Батан Ю. Д.,</i> ФОРМУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО КОНСТИТУЦІЙНОГО ПРАВА ЯК МІЖГАЛУЗЕВОГО ІНСТИТУТУ НА ПРИКЛАДІ ГАЛУЗІ НІМЕЦЬКОГО ГОСПОДАРСЬКОГО КОНСТИТУЦІЙНОГО ПРАВА	366
<i>Бахирко А.Г.,</i> УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УКРАИНЫ .	369
<i>Березінський П. А.,</i> <i>Топал О. В.,</i> ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ ОПОДАТКУВАННЯ СІЛЬСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	371
<i>Воловик О. А.,</i> ЕФЕКТИВНІСТЬ ЕКОНОМІЧНОГО ПРАВОСУДДЯ: ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ВИМІРУ	374

<i>Гадяцька І.В.,</i> НОРМАТИВНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ФУНКЦІЙ УЗГОДЖЕННЯ ПРИВАТНИХ ТА ПУБЛІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ.....	376
<i>Драпайло В. В.,</i> ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ МИТНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ.....	379
<i>Дрей І.Ю.,</i> ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТА ЯКОСТІ МОЛОЧНОЇ ПРОДУКЦІЇ.....	382
<i>Іванова Т. Ю.,</i> ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ КОНСЕЦІЇ НА АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ В УКРАЇНІ.....	385
<i>Козолуп М. С.,</i> ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНИХ МОНОПОЛІЙ З ПІДПРИЄМСТВАМИ МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.....	389
<i>Кудін Ю.</i> ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФЕРМЕРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА.....	391
<i>Кузьмич Е. М.,</i> КОРРУПЦІЯ В УКРАЇНІ.....	394
<i>Кукурудзяк І. Ю.,</i> ПРАВОВОЙ АУДИТ.....	396
<i>Меркуш О. В.,</i> НОВАЦІЇ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ЗЕМЕЛЬНОГО КАДАСТРУ.....	399
<i>Міхова М. В.,</i> ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СФЕРИ МІСТОБУДУВАННЯ.....	402
<i>Мога В. Ю.,</i> ІНДИВІДУАЛІЗАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ.....	404
<i>Новикова Е. В.,</i> ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗРАБОТИЦЫ В УКРАИНЕ.....	407
<i>Петренко А. О.,</i> ПРИЧИНИ ТА ШЛЯХИ ЗАПОБІГАННЯ КОРУПЦІЇ В УКРАЇНІ.....	410
<i>Саломатіна В. В.,</i> ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ.....	412
<i>Цейтліна А. О.,</i> ПРОБЛЕМА І ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИХ ЗАХОДІВ ПРОТИДІЇ ЕКОНОМІЧНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ.....	415
<i>Шевченко А. А.,</i> ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОБІГУ ГОТІВКОВОЇ ІНОЗЕМНОЇ ВАЛЮТИ.....	418
<i>Завтур В. А.,</i> РОЗВИТОК ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ ВРОЖАЮ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ КУЛЬТУР І БАГАТОРІЧНИХ НАСАДЖЕНЬ В АГРАРНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ ...	421
<i>Головка Л. Т.</i> ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПОКРАЩЕННЯ ДОСТУПУ ДО СУДОВИХ РІШЕНЬ.....	424

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

<i>Дробожур Р. Р.,</i> АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ГАЛУЗІ ОСВІТИ В УКРАЇНІ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЄДИНОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЕЛЕКТРОННОЇ БАЗИ З ПИТАНЬ ОСВІТИ	428
<i>Гришко Ю. В.,</i> ВПРОВАДЖЕННЯ ПРОЕКТУ «ЕЛЕКТРОННИЙ СУД» В СИСТЕМІ СУДОЧИНСТВА	431
<i>Кравцова О. В.,</i> РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ УКРАЇНИ	433
<i>Лівандовська І.В.,</i> ВПЛИВ НОВИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА СТАНОВЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА	436
<i>Малишев М. А.,</i> ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗБУДОВИ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА В УКРАЇНІ	439
<i>Мельник О. С.,</i> АНОНИМНЫЕ ТОРГОВЫЕ ПЛОЩАДКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЛАТЕЖНЫХ СРЕДСТВ	441
<i>Ткачук А. О.,</i> РАЗВИТИЕ БЕСПРОВОДНЫХ ИНТЕРНЕТ СЕТЕЙ В УКРАИНЕ	444
<i>Ямчук І. Р.,</i> АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ПРАВОВИХ ІНФОРМАЦІЙНО-ПОШУКОВИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ	447
<i>Чорна Я. А.,</i> ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	450
<i>Герасимчук І.В.,</i> ІНФОРМАЦІЙНИЙ НАПРЯМОК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	452
<i>Кипершлак А. М.,</i> СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ- МАГАЗИНОВ	455
<i>Малькут О. М.,</i> РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ СТВОРЕННІ МЕХАНІЗМУ ПАРТНЕРСТВА ВЛАДИ, БІЗНЕСУ І СУСПІЛЬСТВА	457

АНГЛОМОВНІ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<i>Redina I. V.,</i> ASPECTS OF LEGAL PROTECTION OF SHIPPING IN UKRAINE	461
<i>Kravchenko T. S.,</i> DEVELOPMENT OF ECONOMY IN UKRAINE	464

<i>Lutsenko A. O.,</i> SHADOW ECONOMY IN UKRAINE AND THE WAYS OF OVERCOMING IT	467
<i>Begmatova F. M.,</i> UKRAINIAN BANKING SYSTEM VULNERABILITIES.	469
<i>Soloviova L. R.,</i> LABOUR MARKET IN UKRAINE: PROBLEMS AND PROSPECTS.	472
<i>Bondar V. S.,</i> UKRAINE IN THE INTERNATIONAL MARKET OF INTELLECTUAL RESOURCES	474
<i>Ivanova I.,</i> INVESTMENTS IN HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT	477
<i>Solenko N.,</i> IMPLEMENTATION OF MEDICAL INSURANCE IN UKRAINE	480
<i>Tsybal M. M.,</i> PRINCIPLES OF GLOBAL MARITIME TRANSPORT INDUSTRY CRISIS MANAGEMENT	482
<i>Shaldyrvan A. A.,</i> FACTORS AND MECHANISM OF LOCALIZATION OF CONTAINER TECHNOLOGIES IN UKRAINE	485

Наукове видання

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК
СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

Матеріали

III Всеукраїнської наукової конференції
студентів, аспірантів та молодих вчених

м. Одеса,
22-23 листопада 2013 року

Верстка

В.Г. Вітвицька

Здано до набору 12.11.2013. Підписано до друку 15.11.2013.
Формат 60х84/16. Обл.-вид.арк. 25,97. Ум.-друк. арк. 29,01. Папір офсетний.
Друк на дуплікаторі. Зам. № 1311-09. Тираж _____ прим. Ціна договірна.

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»

(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. (048) 7777-591.

e-mail: maritimebooks@yandex.ru

www.law-books.od.ua